

CSR報告書2014

運輸業 



32社 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業

不動産業 



3社 不動産賃貸業、不動産販売業

建設業 



6社 建設業

流通業 



8社 ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業

企業理念

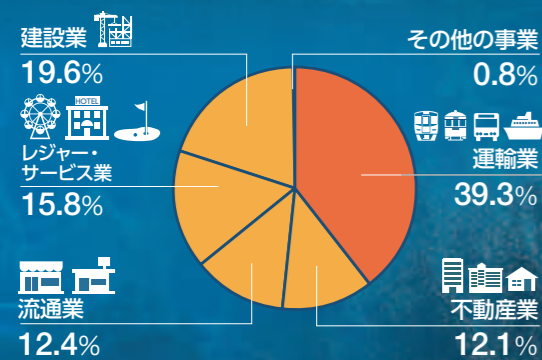
南海は英知と活力で未来をひらきます

社会への貢献 明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。
 お客さま第一 快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最高のサービスを提供します。
 未来への挑戦 たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。
 活力ある職場 一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくりまします。

会社概要 2014年3月31日現在

| | | | |
|-------|--------------------------------|-------|-----------------------|
| 社名 | 南海電気鉄道株式会社 | 営業収益 | 90,698百万円(単体) |
| 創業 | 1885年(明治18年)12月 | | 197,495百万円(連結) |
| 本社事務所 | 〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号 | 株主数 | 55,340人 |
| URL | http://www.nankai.co.jp/ | 従業員数 | 2,588人(単体) 8,319人(連結) |
| 資本金 | 637億3,903万円 | 営業キロ程 | 154.8km |
| | | 車両数 | 702両 |

セグメント別営業収益構成比



※構成比は、セグメント間取引を含む営業収益に対する比率です。

編集方針

2014年版は従来のCSR情報に加え、事業の概況内容・財務情報に加え、2013年版に引き続き、PDFによる詳細版と冊子によるダイジェスト版の2つに分けて発行しています。ダイジェスト版は、当社のCSRの概要を知っていただくために、特集を中心に、読みやすく、わかりやすく活動内容を冊子にまとめて発行しています。詳細版は、さらに詳しい情報を知っていただくために、GRIガイドラインを参考にし、当社のCSR活動を網羅的にPDFで報告しています。

対象期間:2013年度(2013年4月1日~2014年3月31日)。但し、一部対象期間外も含まれています。
 対象組織:南海電気鉄道株式会社。ただし、一部グループ会社の活動についても報告しています。
 参考にしたガイドライン:環境省「環境報告ガイドライン2012年版」、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」

レジャー・サービス業 



26社 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、ポートレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業、印刷業、広告代理業

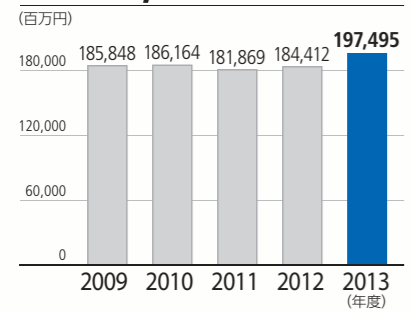
目次

| | | | | | |
|----------------------|----|-----------|----|----------------|----|
| プロフィール | 1 | CSRについて | 21 | ■ コミュニティ参画・発展 | 49 |
| 財務・非財務ハイライト | 3 | ■ 組織統治 | 22 | ■ 環境 | 53 |
| ステークホルダーの皆さまへ | 6 | ■ 安全 | 29 | 連結財務諸表 | 65 |
| 中期経営計画 | 7 | ■ 消費者課題 | 43 | 第三者意見 | 69 |
| 対談:日本全国から、全世界から、高野山へ | 9 | ■ 人権・労働慣行 | 45 | 第三者意見を受けて/会社情報 | 70 |
| 特集 | 13 | ■ 公正な事業慣行 | 47 | | |
| 事業別の概況 | 15 | | | | |

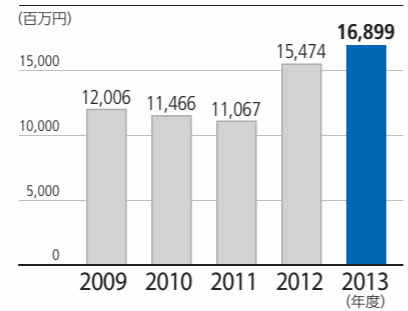
| (連結) | (会計年度) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 営業収益 (百万円) | | 185,848 | 186,164 | 181,869 | 184,412 | 197,495 |
| 経常利益 (百万円) | | 12,006 | 11,466 | 11,067 | 15,474 | 16,899 |
| 当期純利益 (百万円) | | 9,916 | 3,054 | 5,686 | 7,518 | 9,615 |
| 包括利益 (百万円) | | - | 3,051 | 9,776 | 10,207 | 10,644 |
| 純資産額 (百万円) | | 128,165 | 128,467 | 135,602 | 143,176 | 152,039 |
| 総資産額 (百万円) | | 819,354 | 799,455 | 789,591 | 781,589 | 781,671 |
| 1株当たり純資産額 (円) | | 240.97 | 241.45 | 254.67 | 268.60 | 285.16 |
| 1株当たり当期純利益金額 (円) | | 18.97 | 5.84 | 10.88 | 14.38 | 18.40 |
| 自己資本比率 (%) | | 15.4 | 15.8 | 16.9 | 18.0 | 19.1 |
| 自己資本利益率 (%) | | 8.1 | 2.4 | 4.4 | 5.5 | 6.6 |
| 株価収益率 (倍) | | 19.6 | 56.8 | 32.4 | 27.3 | 21.7 |
| 営業活動による キャッシュ・フロー (百万円) | | 25,559 | 33,143 | 37,764 | 37,332 | 27,459 |
| 投資活動による キャッシュ・フロー (百万円) | | △15,839 | △18,495 | △20,228 | △15,719 | △17,675 |
| 財務活動による キャッシュ・フロー (百万円) | | △14,737 | △15,064 | △16,162 | △13,592 | △19,779 |
| 連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 (倍) | | 11.7 | 11.6 | 11.9 | 11.1 | 10.4 |

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

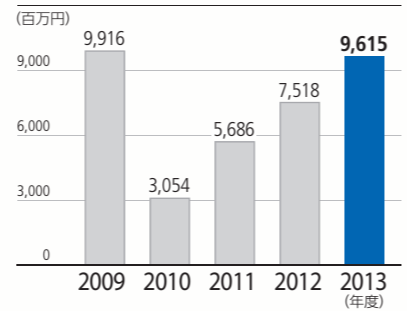
営業収益 1,974億95百万円



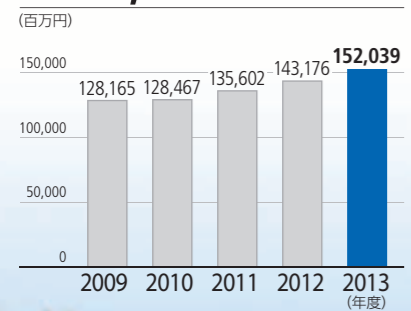
経常利益 168億99百万円



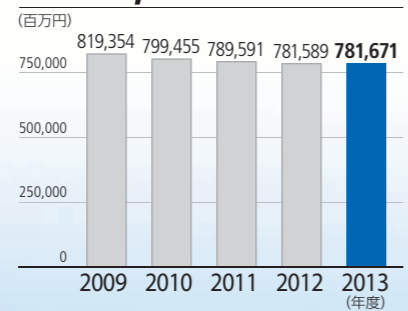
当期純利益 96億15百万円



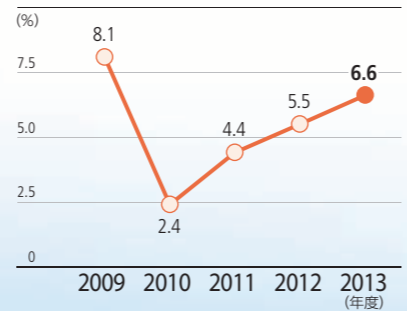
純資産 1,520億39百万円



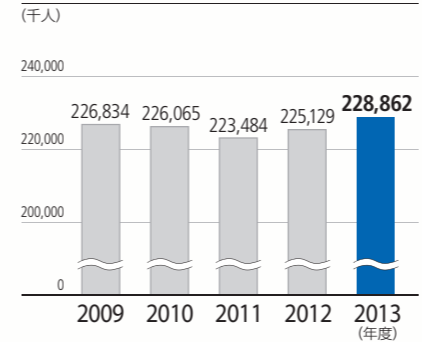
総資産 7,816億71百万円



自己資本利益率 6.6%



輸送人員 2億29百万人



LCC等による関西国際空港の就航便数の増加に伴う効果もあり、ここ2年間は増加傾向にあります(→P14)。

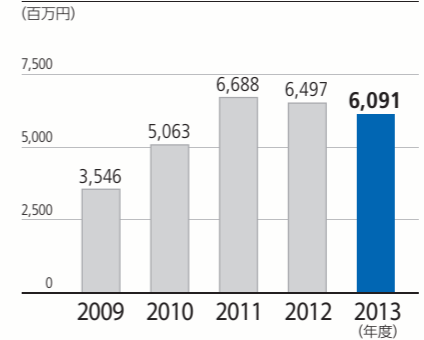


関西国際空港と大阪・なんばを結ぶ特急ラピート



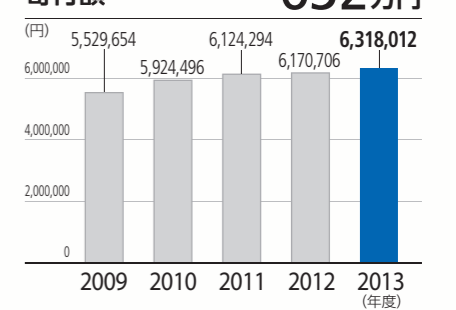
新型ATSの整備を推進

安全に対する投資額 61億円



必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、毎年度、設備の充実・更新のための投資をしています(→P34)。

環境保全活動への寄付額 632万円



お客さまが土休日にminapita (PiTaPa) カードを利用してなんばまたは関西空港で乗車、下車された場合、ポイントを自動的に蓄積し、ポイントに応じた金額を環境保全活動に取り組む団体に寄付しています(→P60)。



minapita (PiTaPa) カード

沿線地域と当社が共生し
ともに発展することを目指して

当社グループは、地域とともに歩む企業として、事業活動を通じて、地域および当社の持続的発展を実現していきたいと考えています。



高野山カフェ(→P9)

誰もが住みやすい街づくり
和歌山県橋本市(彩の台)

当社グループの宅地開発では、住宅と自然環境等の調和を図りながら、「誰もが住みやすい持続可能なまちづくり」の実現を目指しています(→P18)。



彩の台

自然と共生する複合商業施設
なんばパークス

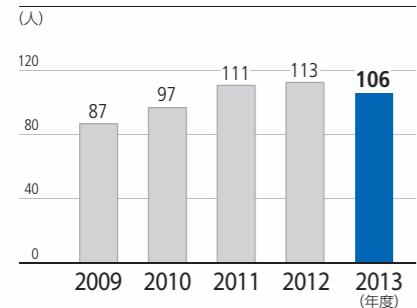
当社は株式会社大林組とともに、広大な屋上庭園に約5,300m²の緑地を整備しています。これが、2014年6月、第41回環境賞(日立環境財団・日刊工業新聞社共催)の優良賞を受賞しました(→P62)。



なんばパークスの屋上庭園



女性社員数(単体) 106人



幅広いお客さまにご利用いただく当社グループ各事業のサービス向上のためにも、女性の活躍の場を拡げていきたいと考えています(→P45)。

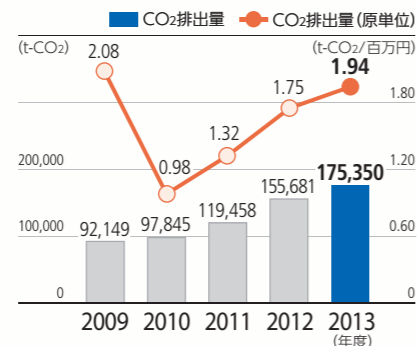


女性社員の活躍を支援



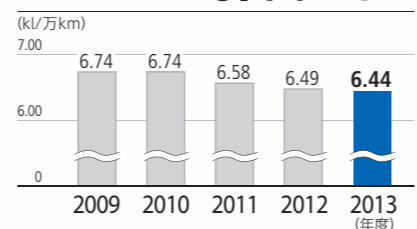
省電力に有効なVVVF制御を導入した特急サザン・12000系車両(→P57)

CO₂排出量 175千t-CO₂



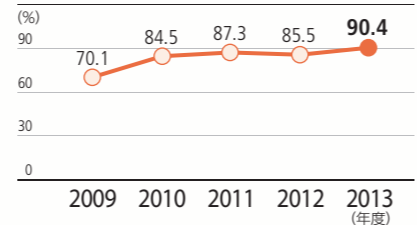
鉄道電力使用量をはじめとするエネルギー使用量は、2005年をピークに低減しているものの、電力のCO₂排出係数の悪化に伴い、排出量が増加しています(→P63)。

鉄道車両のエネルギー使用量原単位 6.44kl/万km



電力の消費効率の良いVVVF制御車両に更新していくことにより、毎年度平均1%以上原単位を低減させています(→P56)。

グリーン購入比率 90.4%



「ネット購入」「非ネット」のそれぞれで毎年目標を設定し、購入比率の向上に取り組んでいます(→P55)。

旅を通して行う社会貢献<エコツアー>

日本エコプランニングサービスは、海洋汚染や砂漠化などの環境破壊について学び、保全活動に参加するツアーや、環境活動先進地を視察するツアーを企画しています。



環境問題を学ぶ旅

旅を通して行う社会貢献<ボランティアツアー>

日本エコプランニングサービスは、よりよい社会をつくらうと願い、行動しようとする人々を後押しし、きっかけを作るためのツアーを企画しています。



地域の子どもたちと交流する旅

環境配慮工法の採用

南海辰村建設では、外断熱工法を提案しています。この工法では、マンションなどの建物の外側を断熱材で包み込み、コンクリートの蓄熱性を利用して室温を保ちます。



外断熱工法

ステークホルダーの皆さまへ



増収増益を達成するとともにバリアフリー化など利便性の向上にも努めました。

当社グループでは中期経営計画「凜進130計画」のもと、2013年度も引き続き拡大と成長、事業の効率化に向けた取り組みを進めてまいりました。

この結果、営業収益は前年度に比べ7.1%増の1,974億95百万円となり、営業利益は同5.0%増の230億62百万円、経常利益は同9.2%増の168億99百万円、当期純利益は同27.9%増の96億15百万円となり、増収増益を達成することができました。

鉄道事業においては、関西国際空港と主要都市とを結ぶ企画乗車券の販売を強化したほか、乗車券のインターネット購入システムを稼働させるなど、旅客サービスの充実と利便性の向上に努めました。また施設面でも、南海本線羽倉崎駅と樽井駅のバリアフリー化整備工事や高野線三国ヶ丘駅の改良工事を完成させました。また、なんばCITYとなんばパークスで2013年4月に共通ポイントサービス・共通駐車場サービスを導入し集客力の向上を図るなど、鉄道以外の各部門でも営業力の強化に努めました。

安全・安心への設備投資を強化し商業施設の緑化も継続的に実施しました。

鉄道事業者である当社にとって、何より重要なCSRは安全です。2013年度は、5月31日に南海本線と空港線で新型ATSを導入するなど、安全設備の充実・更新などに約61億円を投資しました。なお、高野線では、2016年度までに工事を完了する予定です。

また、繁華街・なんばの都市緑化に関しても、2003年の開業以来、なんばパークスに1万1,500m²の広大な屋上庭園とその中に約5,300m²の緑地を整備し、その効果を継続的に観測しています。この取り組みが評価され、2014年6月には、事業パートナーの株式会社大林組とともに、日立環境財団と日刊工業新聞社の共催による第41回環境賞(環境省後援)の優良賞を受賞しました。

2014年度は、中期経営計画「凜進130計画」の最終年度です。この節目に向け、役職員が一丸となり、企業価値の最大化に向け各種施策に取り組んでおります。ステークホルダーの皆さまにおかれましては、変わらぬご支援とご指導をお願い申し上げます。

2014年9月

取締役社長 兼 COO
巨 信二

当社グループでは、2011年度から2014年度までを、「事業の『効率性追求』と『拡大と成長』により、事業構造の変革を成し遂げる4か年」と位置づけ、中期経営計画「凜進130計画」に取り組んでいます。

中期経営計画「凜進130計画」

| 基本的な考え方 | 数値目標 — 最終年度(2014年度)数値目標 — |
|--------------------------|--|
| 長期的な視点と確固たる信念をもって、 | 1. 連結営業収益 …………… 2,300 億円以上 |
| 事業の『効率性追求』と『拡大と成長』に取り組み、 | 2. 連結経常利益 …………… 130 億円以上 |
| 事業構造の変革を成し遂げる。 | 3. 連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 …… 10 倍台 |
| | * EBITDA = 営業利益 + 減価償却費 |

基本方針

豊富な観光資源を活かし、沿線外からのお客さまを獲得するとともに、インバウンド分野での積極的な連携強化と、新たな事業スキームの確立、将来的なビジネス・居住への拡大を進め、リーディングカンパニーを目指す。

成長戦略の実現に貢献できる人材の創出・活用を図るとともに、債務とキャッシュ・フローのバランス改善と収益拡大を両立させることにより、財務体質の改善を図る。また、経営資源配分の最適化、グループ各事業の連携強化および間接部門業務の標準化・効率化により、グループ利益の最大化を実現する。

当社グループの事業構造の変革を企図して、運輸事業と並ぶ柱とすべく、首都圏などエリアの拡大とM&A・アライアンスの積極的な活用により、事業の拡大と成長に取り組む。



現行事業の周辺事業、新たな潮流を捉えた新規事業や公共関連ビジネスの積極的な展開を図り、グループ内コンテンツの充実を図る。

主な取り組み

1 観光・インバウンドビジネスの推進

- LCC旅客の取り込み
 - 「Peach・なんばきっぷ」、[ジェットスター・ナンカイきっぷ]発売
 - リムジンバス「梅田線」[なんば線]の早朝・深夜便の時間帯を拡大



開空リムジンバス深夜便

- 受け入れ基盤の整備
 - なんばCITYやなんばパークスでの免税対応店舗の拡充
 - 海外のお客さまを対象に鉄道乗車券のインターネット販売を開始
 - 旅客案内情報の多言語表記拡大
- 訪日外国人観光客の誘致
 - 東アジア各国(韓国、台湾、香港等)やタイ、マレーシアでの現地エージェントへのセールス・プロモーション
 - 中国本土のエージェントへメディカルツアー営業を強化
- 開空アクセスの利用促進
 - 開空から近畿各地(大阪市内、京都、奈良、神戸)への「アクセスきっぷ」発売

2 不動産・流通事業の拡大

- マンション分譲事業の拡大(大阪市、神戸市、京都府ほか)
- 駅ビジネス事業の沿線外展開
 - 大阪市交通局御堂筋線天王寺駅・なんば駅・梅田駅に「駅ナカ」商業施設「ekimo(エキモ)」開業
- 流通小売事業の拡大
 - 文具小売事業「スタイルディー」、食品物販事業「デリステーション&カフェ」、服飾雑貨小売事業「ルートトギャラリー」の展開



ekimo(エキモ)梅田

- なんばエリアプロモーション
 - イルミネーション「なんば光旅」、Zepp Namba(OSAKA)共同キャンペーンほか
- 三国ヶ丘駅に駅ナカ商業施設「N. KLASS三国ヶ丘」開業
- 泉ヶ丘駅前地区(駅南エリア)の商業施設・駐車場施設等の取得

3 新たな事業領域への進出

- 泉北高速鉄道を運営する大阪府都市開発株式会社の株式を取得
- シニアビジネスへの参入
 - 有料老人ホーム「南海ライフリレーションあびこ道」開業
- ボートレース住之江外向発売所「ボートパーク住之江」開業
- M&Aの推進
 - (株)日本エコプランニングサービス
 - (株)京阪電気商会
 - (株)クラカタ商事



南海ライフリレーションあびこ道

4 なんばのまちづくり推進

- 南海会館ビル建て替え計画の推進
- 「南海なんば第1ビル」への本社移転、大阪府立大学の新拠点「I-site(アイサイト)なんば」開業
- 「なんばEKIKANプロジェクト」第1期開業



なんばEKIKANプロジェクト

5 グループ経営基盤の強化

- 生産性向上施策の推進
- 沿線の活性化の取り組み
 - 大阪府立大学や和歌山大学、河内長野市と連携
- 駐車場ビジネスの拡充
- 南紀地区における増収施策
 - 瀬峡めぐりの里 熊野川
 - ホテル中の島
- バス車庫用地の有効利用



ステーションパーキング岸和田

日本全国から、全世界から、高野山へ。

日本仏教の一大聖地である高野山は、2015年に「開創1200年」を迎えます。当社は、そんな高野山の玄関となる極楽橋駅と大阪・なんば駅を南海高野線で結んでおり、現在、観光振興などの取り組みを進めています。そこで今回、高野山真言宗の添田隆昭宗務総長を当社社長の亘信二がお訪ねし、海外からの観光客の誘致をはじめ、沿線地域の活性化のあり方、公共交通機関としての使命などについて、お話を伺いました。

亘 信 二

南海電気鉄道株式会社
取締役社長兼COO

添 田 隆 昭 氏

高野山真言宗宗務総長
総本山金剛峯寺執行長

「50年に一度の定期試験」に向けて



添田 南海電鉄さんと高野山は一種の「運命共同体」であると思っています。高野山が信仰の地として価値を高めることは、南海電鉄さんにとっても良いことでしょうし、南海電鉄の社運が隆盛であれば、高野山にも多くの方が快適に登っていただけますからね。

亘 はい。世界遺産である高野山は当社沿線の中でも最大の観光資源ですので、私どもも「一心同体」と考えて高野山の観光振興に取り組んでおります。特に来年は、弘法大師様が高野山に道場をお開きになって1200年目。大法会をはじめさまざまな行事が予定されていますから、観光客の誘致や観光関連サービスに一層力を入れていきます。

添田 高野山では、弘法大師様の人生の3つのエポック、「ご誕生」「ご開創」「ご入定」のそれぞれについて、50年ごとに大きな記念法要を行っています。これらは弘法大師様から課せられた50年に一度の定期試験みたいなものです。50年間で、われわれがどれだけ弘法大師様の教えを深く勉強して世界に広めたか、その成果が問われる年です。

亘 来年は「ご開創1200年」の大法会、前回の大法会は昭和59年の「ご入定1150年」でした。その時は50日間に100万人もの参拝者があり、そのうち南海電車の利用客は約40万人。来年はそれを上回る方々に来ていただきたいものです。

添田 われわれ金剛峯寺では「ご開創1200年」の対応事務局を設置し、南海電鉄さんとも連携して取り組みを進めているところですが、以前から南海電鉄さんには高野山の観光振興に非常に力を入れていただいていますね。

亘 はい。関西地域だけでなく、首都圏でも8年前から金剛峯寺さんの協力を得ながら「高野山カフェ」という催しを実施するなどのPR活動を続けてきました。「弘法大師が高野山を開いた」という歴史的事実は日本全国でよく知られていますが、関西地域以外では、それがどんな山で、何県にあるかまでご存じの方は、そう多くはないのです。来年の「ご開創1200年」を機に、さらに多くの方々に高野山の存在とその魅力を知っていただきたいと考えています。



高野山カフェ

外国人もお寺と日本に踏み込めるのが高野山



亘 近年、高野山では、海外からの観光客が増えています。当社は今、外国人観光客を集めること—いわゆる「インバウンド需要拡大」を経営方針に掲げ、その中核に高野山を位置づけているのですが、それは、外国人が高野山に日本の仏教聖地として他にはない魅力を感じているからです。

添田 10年以上前のこと、ある外国の方が朝の勤行に参加して涙を流しました。訊ねてみると「日本中を回ってきたが、ここほど精神が高揚した場所はない」と言う。私はいつも通りにお経を読んでいただけですが(笑)。言葉や儀式の意味はわからなくても、高野山での勤行には涙を流すほど深く心を動かすものがあるのです。

亘 そういう高野山の素晴らしさを世界中の人々にもっと知ってもらうために、当社はウェブサイト「南海高野ほっと・ねっと」の英語とフランス語のバージョンを開発しています。高野山を訪れる外国人のうち一番多いのは、実はフランス人。ですので、ウェブサイトだけでなく、極楽橋駅から高野山駅に登るケーブルカーでも英語とフランス語で案内をアナウンスしています。しかし、なぜ高野山はこれほど外国人を惹きつけるのでしょうか？ 他にも、京都や奈良という、お寺がたくさんある地域があるのに…。



南海高野ほっと・ねっと フランス語版

添田 私が外国人参拝者から聞かされたのは「高野山では、お寺の中に一歩踏み込める感じがする」ということです。「京都や奈良も非常に素晴らしいとは思ったが、お寺の部屋や庭にロープが張ってあって、自分たちには踏み込めない世界だと感じた」そうです。一方、高野山では、中に入り込んで、浴衣に着替えて、お膳に座って、お箸で精進料理をいただくことができる。「This is Japanだ、これこそが自分たちが日本に対して抱いていたイメージなんだ」と。

亘 なるほど。たしかに、宿坊に泊まってお坊さんと一緒に瞑想したり、勤行したりという体験は、高野山ならではのですね。だから外国の方々が「自分が求めていた日本に出会えた」と感じるのでしょう。そのうえ、高野山では外国の方々を迎え入れる体制が年々整備されてきていますね。

添田 ええ。最近、高野山では至る所に英語の案内表示を掲げていますし、われわれの宿坊でも[BATHROOM]や[RESTROOM]など英語で表記しています。トイレも全て洋式に変えました。ただ、外国の方をもてなすといっても、何でもかんでも外国式にするのは良くありません。日本固有のものが求められていることも理解しておく必要があります。以前、宿坊に長期滞在している外国人に、朝食にトーストとコーヒーを出したことがあるのですが「お心遣いはありがたいが、私たちは精進料理がいただきたいかった」と言われてしまいました。

高野山と沿線全域が共に発展するように



添田 一昨年、「ご開創1200年」の1000日前に因んで大阪の千日前で開かれた記念イベントに参加しました。その時、新聞社の方から「大阪は高野山の門前町」という言葉を聞いて、なるほどなと思ったのです。京都や奈良が多くの寺や神社の門前町だとすれば、大阪は高野山の門前町と捉えることもできる、と。高野山を「大阪人の精神の大切な拠り所だ」と言ってもらえ、とても嬉しかったですね。

■ 1929年に当社の鉄道が極楽橋まで延伸し、翌年に高野山に登るケーブルカーが開通してから、なんばから極楽橋に行く3両の車両がいつも満員、という状態になったと聞いています。それだけ多くの人々がケーブルカー開通を待ち望んでいたのです。当時は今ほど観光地が多くなかったということも

あるでしょうが、大阪の人々がこぞって高野山に詣でたのは、「門前町」だからだとも言えますね。

添田 そこで南海電鉄さんをお願いしたいのは、高野山となんばを結ぶだけでなく、その間にある町々を活性化していただきたい、ということ。南海高野線の沿線にたくさんの方が集まり文化的な集積が高まっていけば「今度の日曜日、高野山に行ってください」と、気軽にお越しいただけるようになるでしょう。沿線全体の発展が高野山の発展の支えとなり、高野山が「門前町」としての沿線全体を発展させる。そうすればいいですね。

■ 鉄道は移動の手段ですので、事業者にとっては、まずは目的地の魅力をアピールすることが一番大切。もちろん、移動の道中を楽しむ、列車に乗る楽しみをつくることも大切です。南海高野線の場合、和歌山県の橋本から極楽橋までは山岳鉄道になっています。この面白い路線を多くの人に利用してもらおうと5年前から「こうや花鉄道」というプロジェクトを始め、観光列車「天空」などの取り組みも進めています。



観光列車「天空」

いろんな国からのお客さまを迎えられるように



■ 当社では来年の「ご開創1200年」以降も、世界遺産・高野山の情報発信を強化していく方針です。ビザの緩和で東南アジアから日本に来る観光客が増加していますので、和歌山県などとも連携して日本のビッグネーム・高野山を海外の旅行エージェントに訴求していくつもりです。日本政府観光局(JNTO)のフォーラムや海外の旅行博などにも積極的に参加していきます。

添田 高野山駅の改修工事も進んでいますね。

■ はい。現在の高野山駅には、ゆっくりと時間を過ごせるスペースが少ないので、駅の2階を展望サロンに改装して、周囲の景観を楽しんでもらえるような場所にします。大法会までには工事を完了させる予定です。

添田 高野山のほうでも多くの国の人々を受け入れる体制を整えていきます。同じ世界遺産でも岐阜の白川郷はアジア圏の言葉を含めて10数か国語に対応しているそうで、自分の国の言葉で案内が表示されていれば「私を迎えてくれて」と感じてもらえるでしょう。それに比べて高野山はまだ。欧米だけでなくアジア諸国からの参拝者にも積極的に対応していく必要があります。

■ 私どもも、公共交通機関でありながら多言語対応が十分なレベルにない、と自己評価しています。20年前に関西国際空港の鉄道アクセスを担うようになってから従業員は外国人に物怖じしなくなっているのですが(笑)。日本人向けの情報を多言語翻訳するだけでなく、それを読む方々が何に価値を見出し、どんな情報を欲しているかを理解したうえで情報発信していくことも大切ですので、高野山の皆さんからもアドバイスをいただきたいと思っています。



工事中の高野山駅



高野山駅改修工事完成イメージ

「本業」に励むことが社会に貢献すること



■ 私どもは来年、創業130周年を迎えます。高野山の1200年に比べれば10分の1に過ぎませんので、もっと長く事業を継続したいと思っています。公共交通というサービスを提供する企業は、沿線地域の方々に貢献し続ける必要がありますので。もちろん、利益を確保して従業員や株主への責任を果たすこと、納税や雇用で社会に貢献していくことも、企業の重要な責務だと認識しています。

添田 「企業の社会貢献」という言葉には、本業の他に何か別のことをするというイメージもありますが、私は「本業」に打ち込むことで結果的に社会に貢献するのが一番重要だと考えています。特に鉄道というのは最もエコロジカルな輸送手段ですからね。

■ はい。当社は「なんかいの森」に代表される地域の環境保全活動などにも取り組んでいますが、やはり「本業」での環境貢献が一番重視しています。お客さまに、できるだけ鉄道をご利用いただけるようにする。事業の中でさまざまな省エネルギーを工夫する。それらの結果としてCO2の排出量削減、環境保全ができるのです。

添田 弘法大師様の教えに「共利群生(きょうりぐんじょう)」というのがあります。全ての命が、共に生かし、生かされてこの世を成り立たせているということです。これは、人の営みにも当てはまります。全ての人が自らの仕事にしっかり打ち込むことで、結果として社会全体が豊かになっていくのではないのでしょうか。南海電鉄さんの場合は、鉄道事業という「本業」に励んでいただき、公共交通機関としての質をさらに高め、多くのお客さまに「南海電車に乗るのが一番良い移動手段だ」と思ってもらえるようになることで、結果的に社会に貢献できるのですよ。

■ おっしゃる通りです。当社にとって最も重要な社会貢献とは、事業を維持・発展させていくことだと思います。事業として成り立せることができなければ、社会インフラである公共交通機関を維持・発展させるという私どもの使命が果たせなくなるのですから。これからも中核事業をしっかり発展させ、より良いサービスを提供して、お客さまを増やしてまいります。そのために、今後もぜひいろいろなお意見、アドバイスをくださいますようお願いいたします。

本日はありがとうございました。



1 バリアフリーの推進

すべてのお客さまが利用しやすい交通機関を目指して駅設備・車両の整備を進めています。

駅をどなたにも心地よくご利用いただくために羽倉崎駅と樽井駅の工事を完了しました

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(2006年12月施行)に基づいて駅構内の整備に取り組み、2013年度は羽倉崎駅と樽井駅でバリアフリー工事を完了しました。この結果、現在は全100駅中、45駅にエレベータ114基、29駅に車いす対応型を含むエスカレータ136基を設置しています。

このほか、車いす用渡し板や点字運賃表、点字券売機、筆談器も多く駅で設置しています。また、駅構内の施設配置を示した音声付き点字案内板は、目の不自由な方が案内板の点字に触れていただくと、それぞれの場所を音声で案内しています。

駅の設備の中でも、トイレがいつ、どなたにも心地よくご利用いただけるのは、公共交通機関としての責務です。手すり付きトイレおよび点字ブロックは全駅に配備しています。さらに、車いすをご利用の方をはじめ、お年寄りや妊産婦、身体の不自由な方にも広くご利用いただけるよう、設備の整った多機能トイレの整備を進めています。

加えて、お客さまの救命率向上のため各駅にAED(自動体外式除細動器)の配備を急いでいます。

駅だけでなく車両もバリアフリーに——ご利用の利便性と安全性に配慮しています

当社では、国土交通省が定めた「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」(バリアフリー整備ガイドライン・車両等編)に従って、駅だけでなく車両のバリアフリー化にも取り組んでいます。

車いすをご利用の方に対しては、円滑に乗降できるよう乗降口の幅を900mm以上確保しているほか、8000系車両では車両床面の高さをレール上面から1,150mmとし、プラットフォームとの段差を少なくしています。

目の不自由な方への配慮としては、音声により乗降口へ誘導するためのチャイム鳴動装置を一部の車両に設け、併せてドアの開閉時にもチャイムを鳴動させることにより



ドア開閉時の注意喚起を図っています。

お年寄り・障がい者・低身長者・小児等つり手の利用が困難な方や座席への立ち座り動作に支障がある方への配慮として、縦手すりなどの補助具を、耳の不自由な方への配慮として案内表示装置やドア開閉予告灯を設置するよう、順次車両設計の見直しを進めています。また、全ての一般車両の和歌山・高野山寄りに優先座席を設けています。

バリアフリー設備の設置状況

| 種類 | 設置駅数 |
|-----------------|----------|
| エレベータ | 45駅 |
| エスカレータ | 29駅 |
| 車いす用渡し板 | 88駅 |
| 点字運賃表、点字券売機 | 94駅 |
| 筆談器 | 39駅(52台) |
| 音声付き点字案内板 | 32駅 |
| 手すり付きトイレ、点字ブロック | 100駅(全駅) |
| 車いす用トイレ | 60駅 |

2 関空アクセスきっぷの企画

LCC(格安航空会社)や他の公共交通機関と共同で利便性の高い企画乗車券を企画・販売しています。

グッズも発売し、関西国際空港とのアクセスをいっそうお得に、楽しく、ご利用いただいています。

空港から連携地まで、目的地までお得にアクセス—他の鉄道会社との連携を推進しています

その他にも、大阪市交通局と連携した、関西空港駅と大阪市内をお得に結ぶ「関空ちかトクきっぷ」をはじめ、鉄道社局とタイアップして、関西国際空港を基点に関西主要都市を結んだ企画乗車券の販売を行っています。

例えば、港町・神戸へは阪神電気鉄道株式会社との連携による「神戸アクセスきっぷ」を、古都京都・奈良へは阪急電鉄株式会社と連携した「京都アクセスきっぷ」や近畿日本鉄道株式会社と連携した「ならアクセスきっぷ」を、また観光客が急増中の高野山へはグループ内のバス事業と連動した「高野山・世界遺産きっぷ」などを販売しており、その種類と提携先はお客さまのニーズに応じてどんどん広がっています。

その効果もあって、空港線の鉄道旅客収入は対前年比で2012年度は19.0%増、2013年度も9.4%増となりました。

鉄道はもともとエネルギー効率のよいエコな乗り物であるといわれています。今後も利便性の高い企画乗車券の販売を通じて鉄道利用(モーダルシフト)を促進し、収益を拡大させるとともに環境負荷低減を推進していきます。

「もっとお得に」ご利用いただくためにLCCと連携した企画乗車券の販売を積極化しています

当社は、関西国際空港に直結した空港アクセスを担う鉄道会社として、航空会社や他の鉄道社局と連携した、便利でお得な企画乗車券の販売を通じて、公共交通機関の利用促進に取り組んでいます。

その一例が、2012年就航のLCC(格安航空会社)・Peach Aviation株式会社との共同企画による「Peach・なんばきっぷ」です。この企画乗車券は、関西空港駅～なんば駅間の乗車券とラピート特急券付き乗車券をお得にご購入いただけるというもの。また、Peachに加えて京阪電気鉄道株式会社、大阪市交通局と連携した広域観光商品「Peach・京都観光きっぷ」もあります。一方、もう一つのLCC・ジェットスター・ジャパン株式会社とも、関西空港駅～なんば駅間のラピート特急券付き乗車券「ジェットスター・ナンカイきっぷ」を共同販売しています。

さらにPeachとは、2015年8月31日までの期間限定で「Peach×ラピートハッピーライナー」を運行。数々の記念



関空と関西各地を結ぶ企画きっぷ

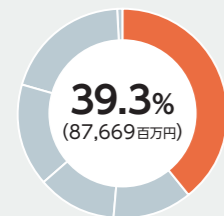


世界遺産・高野山へも

事業別の概況

※各セグメントの営業収益は、セグメント間取引を含んだ数値です。

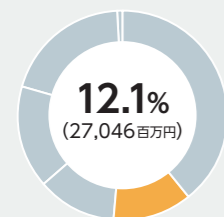
運輸業



関西国際空港への就航便数増加に伴い空港関連輸送に注力した結果、輸送人員は前年度に比べ1.7%増の2億28百万人となりました。この結果、軌道事業を含む運輸業の営業収益は前年度に比べ15億72百万円(1.8%)増の876億69百万円となり、営業利益は前年度に比べ4億78百万円(4.0%)増の123億74百万円となりました。



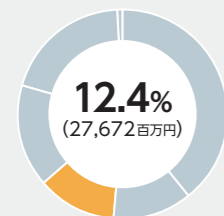
不動産業



宅地および戸建住宅販売、分譲マンション販売を含めた不動産業の営業収益は、前年度に比べ20億23百万円(8.1%)増の270億46百万円となり、営業利益は前年度に比べ72百万円(1.3%)増の57億88百万円となりました。



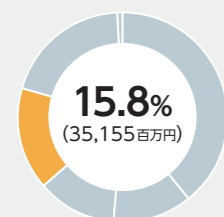
流通業



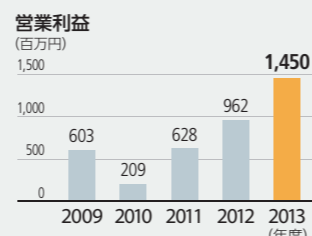
営業収益は前年度に比べ16億93百万円(6.5%)増の276億72百万円となりましたが、営業利益は、プラットプラットのリニューアル関連費用を計上したことなどにより、前年度に比べ3億21百万円(11.5%)減の24億74百万円となりました。



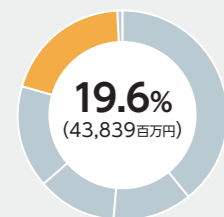
レジャー・サービス業



ビル管理メンテナンス業において完成工事高が増加したほか、ホテル中の島において宿泊客が増加したことなどにより、営業収益は前年度に比べ12億15百万円(3.6%)増の351億55百万円となりました。営業利益は前年度に比べ4億88百万円(50.8%)増の14億50百万円となりました。



建設業



鉄道関連以外の営業活動に注力したことや、株式会社京阪電気商会を傘下に納めたことなどによって、営業収益は前年度に比べ45億58百万円(11.6%)増の438億39百万円となりました。営業利益は前年度に比べ37百万円(4.3%)増の9億12百万円となりました。



その他の事業

情報システムの開発・運用・保守や経理事務および各種事務の代行を行う南海マネジメントサービスなど2社からなるその他の事業では、2013年度の営業収益は前年度に比べ3.1%減の17億46百万円となり、営業利益は前年度に比べ0.3%増の1億31百万円となりました。

事業別の概況(運輸業)

運輸業

地域に根差した利便性の高い公共交通サービスを提供しています。

運輸業は言うまでもなく当社グループのコアビジネスです。グループ企業32社が、鉄道、軌道、バス、海運、貨物輸送、車両整備等公共性の高い交通サービスや運送サービスを提供しています。安全・安心な輸送を提供することを最大の使命として日々取り組み沿線地域や全国のお客さまから信頼を獲得しています。



鉄道事業の概況

鉄道事業は、当社グループの核である南海電鉄が、なんばから泉州・和歌山を結ぶ南海本線と、世界遺産・高野山を結ぶ高野線の2本の基幹路線を軸に、関西国際空港への重要なアクセスである空港線など各路線で、安全・快適な輸送サービスを提供しています。

また、軌道事業では、阪堺電気軌道が阪堺線(恵美須町～浜寺駅前)と上町線(天王寺駅前～住吉公園)の2路線を運行し、地域の足として親しまれています。

当期の注力事業

関空への鉄道アクセス切符の拡充

関西国際空港への就航便数の増加に伴い、増大する空港関連旅客の需要に応えるため、関西主要都市と結ぶ企画乗車券の販売強化に努めたほか、2014年2月に訪日外国人旅客向けにインターネットでの乗車券購入システムを稼働させました。



関空利用のお客さま向けに企画乗車券を販売

また、当社グループのコンビニエンスストア等の利用客が座席指定券・特急券を割引購入できる「ビジネス特急40%OFFキャンペーン」を展開しました。さらに2013年10月の高野線のダイヤ変更に伴い、特急「りんかん」を増発するなど、特急の利用促進に努めました。

安全性をさらに向上させる新型ATSを南海線で整備

鉄道の施設面においては、南海線で新型ATS(自動列車停止装置)の設置を完了させるとともに、南海本線羽倉崎駅と樽井駅のバリアフリー化整備工事や高野線三国ヶ丘駅の改良工事を進めるなど、旅客サービスと運転保安度の向上に取り組みました。

また、軌道事業では、2013年8月、阪堺線我孫子道停留場～浜寺駅前停留場間において、関西初の低床式車両「堺トラム」の営業運転を開始し、2014年3月からは2編成体制に増備したうえで、上町線天王寺駅前停留場への乗入れを開始しました。



阪堺線で、関西初の低床式車両「堺トラム」を導入

フェリー事業の概況

南海フェリーが、和歌山港と徳島港間を結ぶフェリーを運航して、四国と近畿を結び快適な海上アクセスを、お客さまに提供しています。また、南海エクスプレスやサザントランスポートサービスの事業が企業の物流をお手伝いしています。

当期の注力事業

和歌山～徳島間のフェリー2隻をリニューアル

2013年度は和歌山～徳島航路に就航中の船舶2隻を改修しました。従来の客席に加え、4人掛けテーブルのファミリー席、個別デスク仕様のビジネスコーナーを新設し、ブリッジと同じ高さから景色を楽しめる展望デッキを増設するなど、旅客サービスの向上を図りました。



改修工事を実施したフェリー(左:かつらぎ、右:つるぎ)

バス事業の概況

南海バスをはじめ、和歌山バス、南海りんかんバス、御坊南海バス、熊野交通、徳島バスなどが地域に根差した路線を運航しています。さらに、関西空港交通をはじめとする各社が、関西国際空港と主要都市を結ぶリムジンバス事業を展開しています。

当期の注力事業

関空リムジンバスの利便性向上

関西国際空港への就航便数の増加に対応するため、リムジンバスの運行時間帯拡大や増便を進めたほか、新たにあべの線、東大阪線、名古屋線の運行を開始しました。

また、関西国際空港第2ターミナル利用客の増加に対応し、2013年4月、第1ターミナルと第2ターミナルを結ぶ連絡バスを増便しました。

リムジンバスの利便性向上



新規路線を開設(あべの線)

不動産業

社有地の活用や沿線の活性化に貢献し総合的な街づくりを推進しています。

当社グループでは南海沿線を中心に、商業やオフィスビルをはじめとする不動産賃貸業や、大規模宅地開発やマンション販売などの不動産販売業を幅広く展開しています。沿線価値を向上させるとともに、沿線のお客さまのより豊かな生活環境づくりに貢献しています。



事業の概況

不動産賃貸業では、なんばを中心とする沿線・主要ターミナルを軸に、社有地を有効活用した土地・建物・高架下施設の賃貸事業を進めており、商業・オフィスビルのほか、賃貸マンション・駐車場などを展開しています。

不動産販売業では、沿線を中心に宅地・戸建住宅・マンションの販売事業を展開するとともに、総合不動産会社である南海不動産においては、土地活用からリフォームまで、住宅と土地に関する事業を幅広く手掛けています。

当期の注力事業

なんばエリアの既存賃貸施設をブラッシュアップ

2010年10月、長期滞在も可能なレジデンシャルホテルとして開業した「フレイザーレジデンス南海大阪」は、外国人観光客を中心に業績は順調に推移しています。また、台湾・香港等への現地営業活動や、外国人観光客のニーズに応えるソファベッド導入等、受け入れ態勢を強化し、さらなる収益向上を図っています。



なんばのランドマークでもあるオフィスビル「パークスタワー」

一方、地上30階のオフィスビル「パークスタワー」では、他ビルとの競争力強化に向けて、BCP対策の拡充や館内施設環境改善等に鋭意取り組み、テナントの満足度向上を図っています。

当社沿線を中心に、宅地・戸建住宅・マンションの販売に注力

「南海海間田園都市・彩の台」や「南海くまどり・つばさが丘」などで、宅地および戸建住宅の分譲を進めています。また、当社沿線にあっては帝塚山万代、堺七道、沿線外では近鉄奈良線河内永和駅、近鉄大阪線河内山本駅および阪急京都線洛西口駅の各駅前において、当社グループの分譲マンションブランド「ヴェリテ」シリーズの開発・販売を展開しました。



「彩の台」の街並み



ヴェリテ洛西口駅前

流通業

沿線の魅力アップで集客力を強化する
多彩な商業施設を展開しています。

グループ8社が、当社沿線を中心に高感度なショッピングセンター、コンビニエンスストア、飲食店、物販店などの各種店舗を幅広く展開しています。駅前の賑わいには欠かせない、魅力あふれる店舗展開で、沿線の街の活性化に貢献しています。



事業の概況

大阪の都心・なんばで展開している、「なんばCITY」や「なんばパークス」をはじめとする各種商業施設の収益力向上に取り組んでいます。

また、「ショップ南海」など駅構内の物販店でのノウハウを生かし、駅ビジネス事業の沿線外展開にも取り組んでいます。

当期の注力事業

■ なんば・心斎橋エリアの活性化を目指し 共同キャンペーン・イベントを展開

なんば・心斎橋エリアの商業施設と商店街が一体となった共同キャンペーン「みんなdeミナミ」や、高島屋大阪店およびスイスホテル南海大阪との共同イルミネーション「なんば光旅」を開催するなど、エリア全体としての活性化を通じて当社施設の売上拡大を図りました。さらに南海本線堺駅前プラットプラットのリニューアルを実施しました。



なんばパークスの「なんば光旅」イルミネーション

また、なんばCITYとなんばパークスにおいて、両施設のお客さまサービスの一体化と拡充による集客力アップを目指し、2013年4月1日、共通ポイントサービスおよび共通駐車場サービスを導入しました。

■ 大阪市営地下鉄の駅ナカ商業施設を続々出店

大阪市営地下鉄の3大ターミナルをさらに活性化させようと大阪市交通局が計画した「御堂筋線梅田・なんば・天王寺駅「駅ナカ」事業」。当社グループの南海商事は、その運営管理者として、東急不動産株式会社とともに選定されています。

2013年4月、その第一弾となる「ekimo(エキモ)天王寺」が開業。続いて、同年10月には「ekimoなんば」が開業しました。さらに、2014年4月には「ekimo梅田」もオープンさせました。

大阪の3大ターミナルで、駅ナカ施設「ekimo」をオープン



レジャー・サービス業

暮らしにゆとりと潤いを与えるサービスを提供しています。

グループ26社が、遊園地や旅行業、ホテル・旅館、ボートレース施設賃貸、ビル管理メンテナンスなど、お客さまの暮らしに潤いを与えるさまざまな事業を、沿線の内外で展開しています。



事業の概況

各社が特徴ある事業領域を持ち、各事業の集客力アップと活性化を図っています。2013年度は、旅行業において、テーマ性の高い旅行(SIT)分野を強化するため、株式会社日本エコプランニングサービス(jeps)の全株式を南海国際旅行が取得し、事業基盤を強化しました。



途上国でのスタディツアーなどに強みを持つ旅行会社「日本エコプランニングサービス(jeps)」

当期の注力事業

■ みさき公園で、「Night Zoo」を開催

遊園事業においては、みさき公園で動物とふれあえる体験型イベントに注力したほか、夜の動物園めぐりと天体観測を組み合わせた「Night Zoo」を開催し、ファミリー層を中心にお客さまの誘致に努めました。ホテル・旅館業では、「ホテル中の島」で伊勢神宮式年遷宮にちなんだ営業活動の強化に注力。ボートレース施設賃貸業では、2013年4月、外向発売所「ボートパーク住之江」を新設しました。さらに、ビル管理メンテナンス業において、2014年2月に株式会社クラカタ商事の全株式を南海ビルサービスが取得し、首都圏での営業基盤を強化しました。

このほか、2013年7月に有料老人ホーム「南海ライフリレーションあびこ道」を開業したほか、葬祭事業の会員募集活動に注力しました。

建設業

鉄道関連以外にも幅広い案件を手がけています。

当社の鉄道関連工事や、日本万国博覧会、関西国際空港等さまざまな建設工事の経験を積んだ南海辰村建設を筆頭に、グループ6社が建設業に取り組んでいます。



事業の概況

さまざまな建設工事を通じて積み重ねた豊富な経験・ノウハウを活かし、土木・建築・電気など、建設工事全般を手がける総合建設業を営んでいます。近年は、建物の外側を断熱材で包み込む「外断熱工法」の普及促進に力を注いでおり、同工法を駆使したマンションなどの建設工事を数多く取り扱っています。

当期の注力事業

■ 株式会社京阪電気商会の全株式を取得

厳しい事業環境の下、引き続き鉄道関連工事分野に続く事業分野の受注活動に精力的に取り組みました。また、2013年10月には、電気設備工事分野の強化を図るため、株式会社京阪電気商会の全株式を南海辰村建設が取得しました。

CSRについて

すべてのステークホルダーの声に耳を傾け、その関係性を重視し、期待に応えるために企業理念を徹底して実践します。各ステークホルダーとの関係における〈主な取り組み〉および〈対話の機会〉は下記の通りです。



組織統治

コーポレート・ガバナンスの機能強化に努めています。

法令遵守はもとより、透明性の高い経営、公正かつ合理的な意思決定、そしてこれらの監督機能強化に努めています。



第97期定時株主総会 (2014年6月20日)

コーポレート・ガバナンス

業務執行

適正かつ効率的な業務執行体制の確立を目指しています。

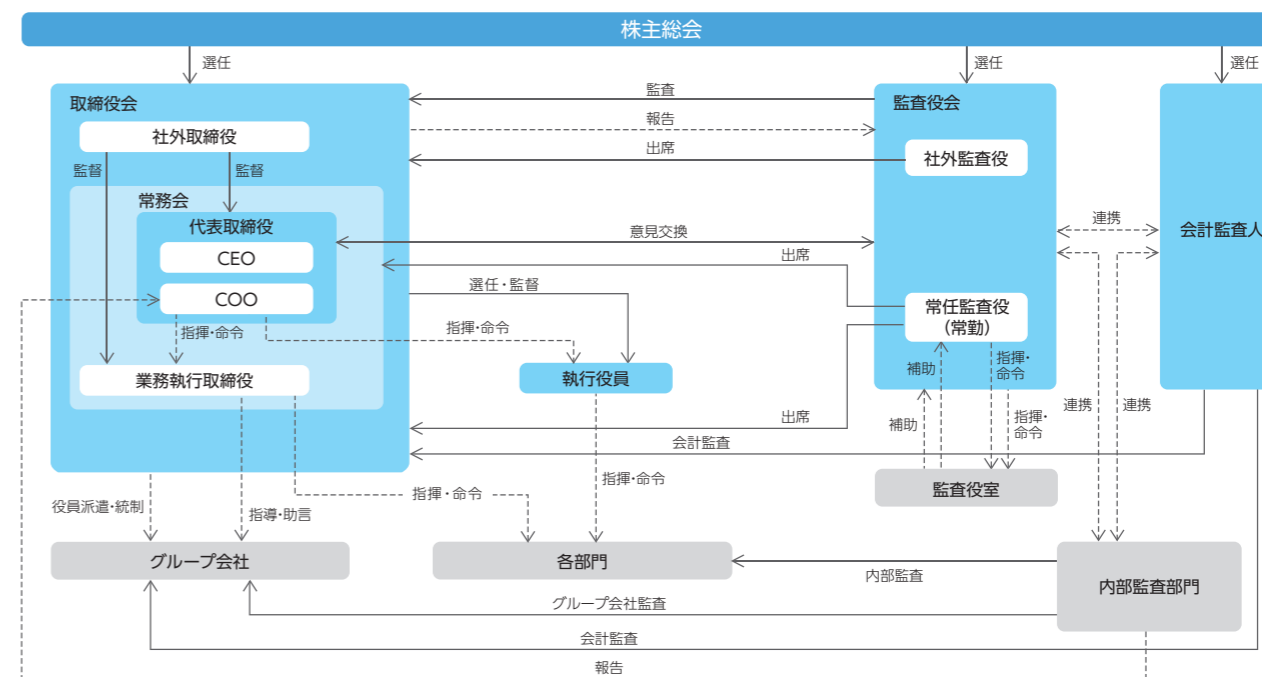
取締役会は、取締役13名(うち社外取締役3名)及び監査役5名(うち社外監査役3名)で構成され、原則として毎月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っています。

取締役会が設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員

とする常務会を週1回開催し、業務執行の全般的統制と経営判断の適正化に努めています。

また、取締役会の監督機能強化及び機動的な業務執行体制の確立を目的として執行役員制度を導入し、現在6名を執行役員に選任しております。業務執行取締役及び執行役員は、重要な業務執行及び営業成績等について情報の共有を図り、業務執行の適正化・効率化に努めています。

コーポレート・ガバナンス体系図 (2014年6月20日現在)



監査役監査

監査役監査の実効性向上に努めています。

監査役5名で構成される監査役会は、原則月1回開催し、業務執行の監査を行っています。

監査役会は、代表取締役及び各部門の担当役員との間で定期的に意見交換を行うほか、常任監査役(常勤)については、必要に応じ、取締役及び使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行える体制を整えています。また、常任監査役は、常務会その他重要な会議に出席し、当社及びグループ経営上重要な業務の執行状況、営業成績及び財産の状況等の報告を聴取するほか、決裁後の稟議書及び内部監査報告書等重要な文書の回付を受けています。常任監査役は、当社事業に精通する立場から、これらの活動により収集した情報を、監査役会において社外監査役に報告し、適宜説明を加えます。一方、これに対し、社外監査役は、その専門的知見や外部での経験に基づく指摘や意見陳述を行う等、それぞれの役割分担に従い相互に機能を補完することで、監査役監査の実効性を高めています。

このほか、監査役の機能強化のため、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。

社外取締役・社外監査役

当社経営陣から独立した立場で、経営の透明性向上に資する機能を担っています。

社外取締役には、企業経営者としての見識や経験を当社の経営に活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の効率性と透明性の向上に資する機能を担っていただいております。

社外監査役には、企業経営者や弁護士としての見識、経験、専門性を監査に活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の透明性確保と監査の質的向上に資する機能を担っていただいております。

役員の報酬等の額の決定に関する方針

業績連動型と自社株式取得型を組み合わせた報酬体系を導入しています。

当社の役員報酬は金銭による報酬のみであり、不確定報酬や非金銭報酬はありません。基本報酬の体系は、株主価値

や株価を意識した経営の浸透を図るとともに、業績向上へのインセンティブを高めるため、固定部分の報酬に、業績連動型報酬と自社株式取得型報酬を組み合わせた体系とします。

(1)業績連動型報酬

取締役報酬について、業績連動型報酬を採用します。業績連動型報酬は、会社業績と個人業績をそれぞれ評価し、それを掛け合わせたマトリックスにより、0から200%の間で標準報酬を変動させます。会社業績は、前年度の配当額と連結経常利益を指標とし、個人業績については、社長と面談のうえで設定した担当部門の業績目標に対する実績評価により評価します。なお、会長、社長及び社外取締役については、会社業績のみで評価し、報酬額を決定します。

(2)自社株式取得型報酬

業務執行取締役及び常任監査役に対しては、固定部分の報酬に各役位別に定める一定の割合を乗じた金額を上積み支給し、これを役員持株会に拠出したうえで自社株式取得に充当します。

役員報酬の内容(2013年度)

| 役員区分 | 報酬等の総額(百万円) | 報酬等の種類別の総額(百万円) | | | | 対象となる役員の数(人) |
|----------------|-------------|-----------------|-----------|----|-------|--------------|
| | | 基本報酬 | ストックオプション | 賞与 | 退職慰労金 | |
| 取締役(社外取締役を除く。) | 257 | 257 | — | — | — | 13 |
| 監査役(社外監査役を除く。) | 47 | 47 | — | — | — | 2 |
| 社外取締役 | 25 | 25 | — | — | — | 3 |
| 社外監査役 | 25 | 25 | — | — | — | 4 |

内部統制システム

業務の適正を確保するために必要な体制を構築・運用しています。

(1)取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

当社及びグループ会社の健全な発展と企業倫理確立のため、「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査及びコンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しています。なお、コンプライアンスの取り組みについてはP47をご参照ください。

このほか、財務報告の信頼性を確保するために必要な体制を適切に整備・運用するとともに、内部監査部門による有効性の評価を通じて、当該体制の維持・改善を図ってまいります。

(2)取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役会をはじめとする重要な会議の議事録、稟議書その他取締役の職務の執行に係る文書は、「文書規程」等の社内規則に従い、適切に作成のうえ、保存・管理を行っています。また、「情報セキュリティポリシー」を定め、当社が保有する情報資産を適切に保護し、情報資産の「機密性」、「完全性」及び「可用性」を確保するための体制を整えています。

(3)損失の危険の管理に関する規程その他の体制

危機(重大事故及び災害を除く)の発生を予防するとともに、発生した場合の会社及び役職員並びに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として、「危機管理指針」を定めています。

また、重大事故及び災害の発生または発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理等を定めるとともに、災害発生時の旅客・顧客及び役職員の安全確保と早期復旧を図り、被害を最小限に抑えることにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として、「災害対策規程」を定めています。

なお、鉄道事業における安全の確保につきましては、P29以降をご参照ください。

このほか、各部門の所管業務に付随するリスクの管理については、対応部門において必要に応じ、研修や規程・マニュアルの整備等を行っています。

(4)取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

業務活動の組織的かつ効率的な運営を実現するために、社内規則により、業務組織および事務分掌並びに各職位に配置された者の責任・権限・義務等が明確に定められています。

このほか、経営の効率性向上の観点から、業務運営の状況を的確に把握し、その改善を促進していくために、内部監査部門による内部監査を計画的に実施する体制を整えております。

詳しくはP22をご参照ください。

(5)企業集団における業務の適正を確保するための体制

「グループ会社指導方針」及び「グループ会社管理規程」に基づき、当社及びグループ会社間の意思疎通の連携を密にし、重要な設備投資案件をはじめ一定の経営上

の重要な事項はあらかじめ当社の承認を必要とするほか、「IT管理規程」を制定し、IT統制の確立に努める等、グループ全体としての業務の適正を図っています。特に、グループ会社に対する融資の実行にあたっては、当社審査委員会による厳格な審査手続きを設けています。

また、各グループ会社の事業規模・特性等を勘案したうえで組織形態・機関設計の基本方針を定めるとともに、役員の派遣、グループ経営会議等を通じて、グループ会社の適正な統治に努めています。さらに、グループ会社監査役連絡会を通じ、グループ各社の監査役の機能強化と情報の共有化を図り、グループ全体の監査体制の整備強化に努めていきます。

このほか、当社内部監査部門により、定期的に監査を実施する体制について整備しています。

(6)監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

監査役会及び監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。監査役室の所属員は監査役の指揮命令に服するとともに、その異動及び評価については、常任監査役の同意を得ることとしております。

詳しくはP23をご参照ください。

リスクマネジメント

事業などのリスク

リスク発生の可能性を認識したうえで、回避および発生した場合の対応に努めています。

当社グループは、以下のリスク発生の可能性を認識したうえで、発生の回避及び発生した場合の対応に努めています。なお、発生の回避及び発生した場合の対応を一部記載しておりますが、かかる対策が必ずしもリスク及びその影響を軽減するものではない可能性があることにご留意ください。

なお、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は2014年3月末において判断したものです。

(1)経済情勢等

少子高齢化や沿線地域における雇用形態の多様化、関西国際空港利用者数の動向等により、鉄道事業をはじめとする交通事業における旅客が減少すること、国内外の景気動向や消費動向により、物販、サービス事業等に

おける売上高について影響を受けることがあります。このほか、原油価格の高騰及び原子力発電所の運転休止に伴う電力供給不足や電気料金の値上げが、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

さらに、投資有価証券に係る株価変動、保有不動産の地価変動等により株式や低収益物件等の減損処理が必要になる場合、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(2)競合

鉄道事業においては、大阪南部から和歌山県下及び関西国際空港への輸送において、西日本旅客鉄道株式会社と一部路線が競合しています。さらに、自家用車やバイクなどの輸送手段への移行が今後も影響を及ぼす可能性があります。

バス事業においては、2002年2月から乗合バス事業に係る需給調整規制が完全に撤廃され、新規路線参入については自由競争下にあるため、競争の激化により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

海運業においては、高速道路を含む道路網の整備や高速道路の料金体系見直しにより、自家用車やその他交通機関との競合関係が一層厳しくなる可能性があります。

また、当社の経営拠点であるなんばエリアにおいて経営する商業施設「なんばCITY」や「なんばパークス Shops&Diners」については、大阪市内における他のエリア(梅田、天王寺等)の大型商業施設と競合関係にあります。

(3)法的規制

鉄道事業においては、鉄道事業法(昭和61年法律第92号)の定めにより、経営しようとする路線及び鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない(第3条)、さらに旅客または貨物の運賃及び料金(上限)の設定・変更につき、国土交通大臣の認可を受けなければならない(第16条)こととされています。なお、これらの国土交通大臣の許可及び認可については、期間の定めはありません。

また、同法、同法に基づく命令、これらに基づく処分・許可・認可に付した条件への違反等に該当した場合には、国土交通大臣は事業の停止を命じまたは許可を取り消す(第30条)こととされています。鉄道事業の廃止については、廃止日の1年前までに国土交通大臣に届出を

行う(第28条の2)こととなっています。

現時点において同法に抵触する事実等は存在せず、鉄道事業の継続に支障を来す要因は発生していません。しかしながら、同法に抵触し、国土交通大臣より事業の停止や許可の取消を受けた場合には、事業活動に重大な影響を及ぼす可能性があります。

なお、上記のほか、当社グループが展開する各事業については、さまざまな法令、規則等の適用を受けており、これらの法的規制が強化された場合には、規制遵守のための費用が増加する等、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(4)大規模販売用不動産

大規模販売用不動産については、順次開発・商品化を進め、計画的な分譲を実施することにより、資金回収を図っていますが、主に郊外地域における土地価格の下落や住宅需要の都心回帰の傾向がさらに進んだこと等により、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いています。今後も計画的な開発・分譲を進め、魅力ある住宅環境の提供に努めていきますが、少子化による住宅需要減や都心回帰の顧客志向がますます強くなることも予想されますので、開発用地の保有リスクの拡大や、資金回収の遅れが生じる等の影響が出る可能性があります。

(5)グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供等の経営支援を行っていますが、同社において、想定外の受注環境の悪化等に見舞われた場合には、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(6)人事政策

鉄道事業を中心とした運輸業においては、労働集約型の産業構造であるため、費用に占める労務費が他産業に比して大きくなっています。そのため、労働組合(南海電気鉄道労働組合ほか)との労使協調を基本に、経営合理化のための諸施策を実施しています。また、人材育成、従業員の高齢化及びそれに伴う若年者層への置き換えや技能の伝承等が継続課題であり、対応が遅れば、今後の事業、収支構造に影響を与えることが予想されます。

(7)投資

鉄道事業における投資については、連続立体交差化工事や安全運行確保のための各種投資工事が長期にわたりにかつ多額となるため、その資金調達や金利負担が当社グループの業績および財務状況に影響を与えています。

(8)M&A

成長戦略としてのM&Aの実行に際しては、外部専門家等も交え、対象会社の財務内容等に関するデューデリジェンスを綿密に行いますが、当該デューデリジェンスの過程で検知できなかった偶発債務や未認識債務等が顕在化した場合、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、M&A実行後の事業環境の変化に伴い、対象会社の収益力が低下した場合や期待するシナジー効果が実現できない場合、減損損失を認識する必要が生じ、投資の回収が不可能となる等、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(9)退職給付会計

退職給付に係る資産及び退職給付に係る負債については、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しております。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(3年から11年)による定額法により翌連結会計年度から費用処理することとしております。債務の計算における前提が変更された場合や、一層の割引率の低下、運用利回りの悪化が進む場合には、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(10)有利子負債

当社は、その事業の特性上、借入金依存割合が高い状況にあり、設備投資やM&A実行資金を用途に多額の社債発行や銀行借入を行った場合、有利子負債残高がさらに増加することが考えられます。資金調達手段の多様化を図り、財務健全性の維持に努めますが、金利変動により金利負担が増加した場合、業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、格付機関が当社の格付を引き下げた場合、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(11)重要な訴訟

現在のところ、特に経営に重大な影響を及ぼすような重要な係争事件はありません。

今後の事業展開においても、あらゆる取引において契約内容の真摯な履行に努めていきますが、相手方の信義に反する行為に対しやむを得ず訴訟等を提起する場合や、相手方との認識の相違または相手方悪意により、訴訟等を提起される可能性があります。さらに、訴訟等の結果によっては、当社グループの社会的信用の失墜や業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(12)事故・システム障害の発生

安全輸送が至上使命である運輸業を基軸に事業展開している当社グループにおいて、事故が発生した場合には、社会的信用の失墜を招くだけでなく、損害賠償請求等により業績に多大な影響を生じる可能性があります。

また、人的原因や機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障を来すとともに、施設の復旧や振替輸送に係る費用の発生等により、当社グループの社会的信用の失墜や業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。したがって、事故・システム障害の未然防止のため、保安諸施設や駅務システムの整備、更新や定期的なメンテナンスの実施、従業員教育の徹底等、さらなる対策に取り組んでいきます。

(13)第三者行為やテロ活動等

第三者行為による事故発生や国内で発生が懸念されているテロ活動及び不正アクセス等についても、不審物への警戒や施設内巡回の強化及び情報セキュリティの確保等の対策を行っています。しかし、万一、テロ活動等が発生し、その影響を受けた場合には、事業活動に支障が出る可能性があります。

(14)自然災害等

高架橋柱をはじめとする鉄道施設やビル等の耐震補強を計画的に実施していますが、今後、数十年の間に起こりうる可能性が取りざたされている南海トラフ地震の発生により、当社の設備やインフラが多大な影響を受ける可能性があります。

なお、(12)、(13)の事故発生等を含め、地震等の大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程等を制定し、被害を最小限にとどめる管理体制を強化

するなどの対策を講じていますが、発生の地域、規模、時期、時間等により、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴い、電力供給が制限されたり、列車運行に必要な部品の調達が困難となった場合等には、鉄道輸送に大きな支障が出る可能性があります。

このほか、新型インフルエンザ等感染症の流行により、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(15)情報資産の管理

当社グループでは、各事業においてお客さまや従業員の個人情報だけでなく、機密情報をはじめとする重要情報を保有しています。このため、リスクマネジメント強化を目的として、外部コンサルタントの協力を得ながら、情報セキュリティポリシーを制定し、従業員に対する教育の実施等に取り組んでいます。しかし、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償責任が発生する可能性があるほか、当社グループの社会的信用が失墜し、業績に影響を及ぼす可能性があります。

(16)保有資産及び商品等の瑕疵・欠陥

当社グループが保有する資産について、瑕疵や欠陥が発見された場合、または健康や周辺環境に影響を与える可能性等が指摘された場合、その改善・原状復帰、補償等に要する費用が発生する可能性があります。また、当社グループが販売した商品、売却した不動産、受注した工事、提供したサービス等について、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善及び補償等に要する費用の発生や社会的信用の失墜等により、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

情報セキュリティ

個人情報の保護

個人情報保護の重要性を認識して、適切な利用・保護に努めています。

当社グループでは事業の性格上、多くの個人情報を扱うことから、個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護することを重要な責務と考えて「南海電鉄プライバシーポリシー」を制定し、運用しています。各事業部門やグループ会社においても事業内容に応じてプライバシーポリシーを定め、社内外に公表し、運用しています。また、管理体制を整備するとともに、お客さまからのお問い合わせ窓口を設置しています。

情報開示

IR活動

健全で透明性の高い経営を目指して、積極的に情報を開示しています。

当社では、健全で透明性の高い経営を実践するために、株主・投資家の皆さまや社会に対し、経営実績や事業状況などの企業情報について積極的な開示に努めています。

株主の皆さまには半期ごとに決算の概要や当社グループの取り組みなどを記載した「株主通信(NANKAI Report)」を送付しているほか、機関投資家には決算説明会を年2回開催しています。オフィシャルサイトにも「企業・IR情報」のサイトを設け、四半期ごとの財務状況などを掲載しています。IR情報の開示については、公平性と透明性を期すために法定開示基準を遵守しています。

また、定時株主総会により多くの株主の皆さまにご出席いただくため、2008年から会場を大阪府立体育会館に変更しました。

取締役

2014年6月20日現在



山中 淳
取締役会長(代表取締役)
CEO/凜進130計画
推進室担当



巨 信二
取締役社長(代表取締役)
COO/監査部担当



福田 順太郎
取締役副社長



金森 哲朗
常務取締役
鉄道営業本部長



高木 俊之
常務取締役
凜進130計画推進室長/
同室部長/経営政策室長/
事業戦略室長



金原 克也
常務取締役
流通営業本部長



岩井 啓一
常務取締役
経理室長



遠北 光彦
取締役
グループ事業室長



井上 努
取締役
不動産営業本部長



阪田 茂
取締役
総務室長/東京支社長/
和歌山支社長

内藤 碩昭 取締役(社外) 増倉 一郎 取締役(社外) 村上 仁志 取締役(社外)

監査役

2014年6月20日現在



藤田 隆一
常任監査役(常勤)



勝山 正章
常任監査役(常勤)

奥 正之 監査役(社外) 荒尾 幸三 監査役(社外) 饗庭 浩二 監査役(社外)

執行役員

2014年6月20日現在

井上 慎治 和歌山バス株式会社
取締役社長 宮坂 裕文 鉄道営業本部副本部長/
統括部長 榎元 政明 南海バス株式会社
取締役社長
田中 敏夫 鉄道営業本部副本部長/
車両部長 芦辺 直人 南海フェリー株式会社
取締役社長 福地 俊明 事業戦略室部長

安全 (安全報告書)

より確かな安全のために、
努力を惜しみません。

ここでは鉄道事業法第十九条の四の規定に基づいて、
2013年度の輸送の安全のために講じた措置や安全への
取り組みを安全報告書として公表いたします。



指差喚呼で安全確認を徹底

安全統括管理者のごあいさつ

平素は当社をご利用いただきまして誠にありがとうございます。当社では安全最優先を原則として「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでおります。

鉄道にはヒューマンエラーを想定したバックアップシステムが車両や設備に整備されていますが、それを取り扱う人間がそのシステムからの警告を見逃してミスを重ねることによって事故につながる可能性があることから、「絶対に事故を起こさない」という強い安全意識が根付いた職場風土の構築とともに、基本動作の励行が不可欠と考えています。また、予期できない自然災害に対して、耐震化などの備えを進めるとともに、発生した場合の対応を準備しておく等、被害を最小限にとどめるための取り組みも重要です。

そのため、安全管理規程に定めた安全管理体制のもとで、計画、実行、確認、改善のPDCAを有効に機能させ、安全に向けた取り組みを継続的に改善していくとともに、社員の安全意識を高めていくための教育や訓練を充実させることにより、恒久的な安全文化の構築と定着を図り、お客さまに信頼される鉄道を目指してまいります。



安全統括管理者
常務取締役 鉄道営業本部長
金森 哲朗

安全方針と管理体制

安全方針

お客さまへ最良のサービスを提供するために、
輸送の安全確保に取り組んでいます。

当社では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼に応え、お客さまへの最良のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでいます。さらに「安全方針」を制定し、安全第一の意識で事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2009年6月26日に安全方針を右記のように改正しました。簡潔な文章にまとめたおすことで、社員一人ひとりへのさらなる浸透・定着を図っていきます。

安全方針

1. 安全最優先を原則とし、協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に考え行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、不断の改善に努めます。

2009年6月26日改正

安全管理体制

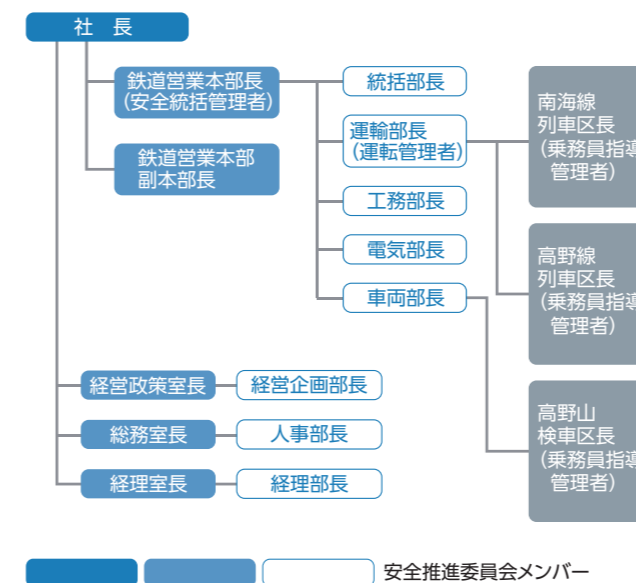
法に準拠した厳格な組織体制を構築し、
安全への強い意識を浸透させています。

2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えています。

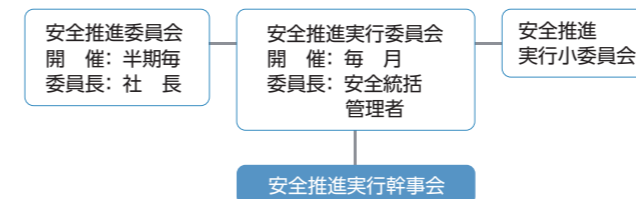
組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全に関する業務を統括管理する安全統括管理者には鉄道営業本部長を選任し、そして安全に直接関わる列車の運行や管理、また運転士や車掌を指導する運転管理者に運輸部長を選任したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。

組織体制

2014年9月現在



委員会組織



安全推進委員会

主な管理者の役割

| 役職 | 役割 |
|-------------------|---|
| 社長 | 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。 |
| 鉄道営業本部長 (安全統括管理者) | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。 |
| 運輸部長 (運転管理者) | 安全統括管理者の指揮の下、列車の運行および乗務員の資質の維持その他運転に関する事項を統括する。 |
| 列車区長 (乗務員指導管理者) | 運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。 |
| 工務部長 | 安全統括管理者の指揮の下、工務関係施設および連続立体化工事等に関する事項を統括する。 |
| 電気部長 | 安全統括管理者の指揮の下、電気関係施設に関する事項を統括する。 |
| 車両部長 | 安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項を統括する。 |
| 統括部長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資計画、経費計画および要員計画を統括する。 |
| 経営企画部長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資に関する事項を統括する。 |
| 経理部長 | 輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。 |
| 人事部長 | 輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。 |

安全管理方法

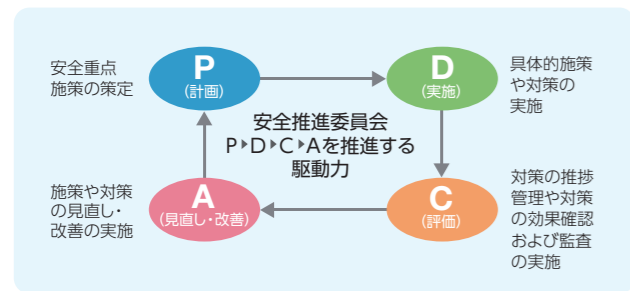
安全性向上のための情報共有を毎月1回、継続的に実施しています。

社長を委員長とした「安全推進委員会」は半期に1回、安全統括管理者を委員長とした「安全推進実行委員会」については毎月1回の会議を開催し、安全最優先のもとに情報の共有化を図っています。

そこでは安全重点施策を策定、具体的施策の実施、進捗の管理、安全内部監査、取り組み状況の見直しを実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しています。



安全内部監査



運輸安全マネジメント評価

国と一体となって取り組むことにより、安全管理体制の改善に努めています。

2012年9月、第5回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、構築された安全管理体制について鉄道事業者の経営トップや安全統括管理者、運転管理者等の経営管理部門の者にヒアリングを行うとともに、それに関連する資料を確認するものです。評価は、ヒアリングと各種記録の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制のさらなる向上への取り組みや改善すべき点などについて評価・助言が行われ、助言を受けた事項については改善に向けて取り組みを進めています。

なお、2013年度については「評価実施間隔延長措置」により、書面による「安全管理の取り組み状況」を国土交通省に中間報告しました。



運輸安全マネジメント評価(2012年9月)

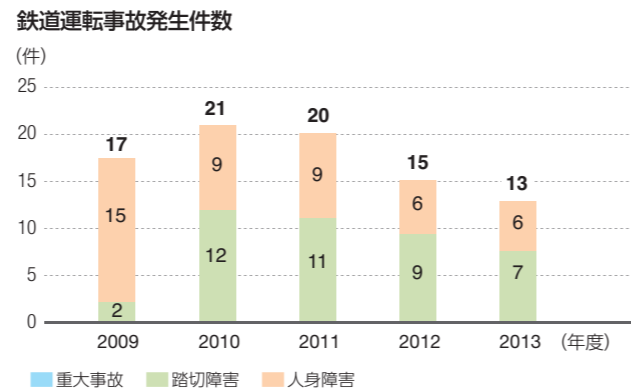
事故等の状況

鉄道運転事故

昨年度の発生件数と最近5年間の推移です。

2013年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故7件と人身障害事故6件で、合計13件です。

下の表は最近5年間に発生した鉄道運転事故の推移です。



事故種別について

| 種別 | 内容 |
|--------|--|
| 重大事故 | 列車衝突事故(列車が他の列車もしくは車両と衝突、または接触した事故)、列車脱線事故(列車が脱線した事故)、列車火災事故(列車に火災が生じた事故)をいいます。 |
| 踏切障害事故 | 踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両等と衝突、または接触した事故をいいます。 |
| 人身障害事故 | 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)をいいます。 |

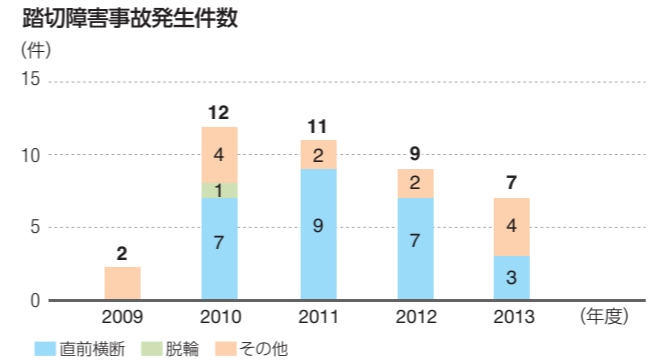
重大事故

最近5年間で重大事故は発生していません。

踏切障害事故

最近5年間で41件の踏切障害事故が発生しています。主な原因は直前横断で26件となっています。

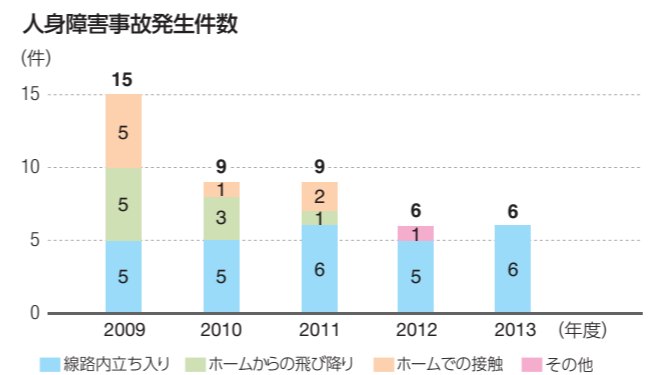
2013年度は、直前横断等によるものが3件、電動シニアカーの停滞によるものが1件、自転車が踏切内へ放置されていたものが2件、その他が1件でした。



人身障害事故

最近5年間で45件の人身障害事故が発生しています。主な原因は線路内立入りとホームからの飛び降りとなっています。

2013年度の人身障害事故は、線路内立入りによるものが6件でした。



輸送障害・インシデント

大事故の発生を未然に防ぐため、きめ細かい調査を実施しています。

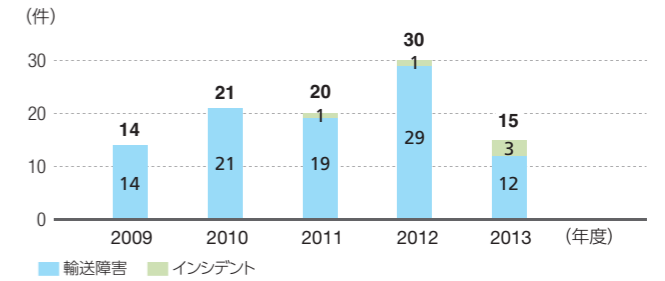
2013年度の輸送障害は、12件発生しました。主な原因は異常気象による自然災害によるもので10件、続いて設備故障が1件、その他が1件でした。

また、インシデントについては3件発生しました。

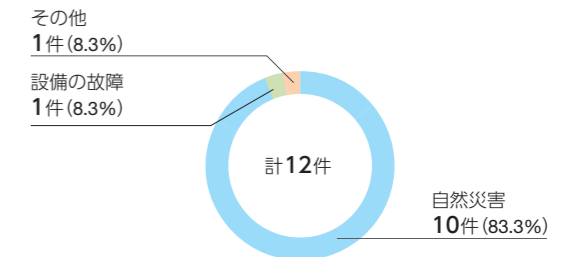
※輸送障害：鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの

※インシデント：事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

輸送障害・インシデント発生件数



2013年度輸送障害の内訳



2013年度のインシデント

1. ケーブルカーの扉が開扉した状態で走行

(1) 発生日時

2013年6月19日8時54分

(2) 状況

ケーブルカーの乗務員は、極楽橋駅の出発に際し乗車側の扉を閉扉した後、運転準備完了を高野山駅の運転士に知らせるスイッチを「入」にしました。高野山駅の運転士は、運転準備完了を知らせる表示が点灯していないため、無線で乗務員に確認を指示して、再度同スイッチを入れ直しましたが、表示が点灯しないため、機器故障と判断し、強制的に運転可能となる信号短絡スイッチを「入」にして運転を開始しました。ケーブルが極楽橋駅を発車後、約100m走行した地点で乗務員は、降車側の扉が開いている事に気づき降車側の扉を閉めました。

(3) 原因

ケーブルカーの乗務員が降車側扉の開閉状態の確認をしていなかったためおよび、高野山駅の運転士が原因を調査せずに、信号短絡スイッチを使用し運転したためです。

(4) 対策

当該乗務員・運転士をはじめ全乗務員、運転士へ作業手順を教育し、戸閉り灯、信号灯の指差確認を徹底させました。また、信号短絡スイッチ使用内規を作成するとともに、運転作業内規を見直し、「戸閉り灯」確認カバーの取付や「信号短絡スイッチ」カバーと錠を取り付けました。

(5) 報告

7月1日付けで近畿運輸局へ原因究明と再発防止対策を報告しました。

2. 第6202号車の台車枠に亀裂を発見

- (1) 発見日時
2013年7月25日10時頃
- (2) 状況
第6202号車の台車枠の検査中に、No.2台車の主電動機受座と心皿間の横ばり天板部に長さ160mmの亀裂を発見しました。
- (3) 原因
過去の同様亀裂発生事例およびメーカーの解析結果から、台車枠製造時に溶接不良による未溶着部があり、走行時に発生する振動によって未溶着部に応力が集中したため亀裂が発生したと推定されます。
- (4) 対策
定期検査等で台車分解時に当該部位の超音波探傷試験を実施し、亀裂、溶接不良が見つかった場合は補修を行っています。
- (5) 報告
7月26日付けで近畿運輸局へ原因究明と再発防止対策を報告しました。

3. 第8212号車の台車枠に亀裂を発見

- (1) 発見日時
2013年12月18日10時頃
- (2) 状況
第8212号車の台車枠の検査中に、No.1台車の主電動機受座と心皿間の横ばり天板部に長さ205mmの亀裂を発見しました。
- (3) 原因
過去の同様亀裂発生事例およびメーカーの解析結果から、台車枠製造時に溶接不良による未溶着部があり、走行時に発生する振動によって未溶着部に応力が集中したため亀裂が発生したと推定されます。
- (4) 対策
定期検査等で台車分解時に当該部位の超音波探傷試験を実施し、亀裂、溶接不良が見つかった場合は補修を行っています。
- (5) 報告
12月18日付けで近畿運輸局へ原因究明と再発防止対策を報告しました。

強風による運転抑止

関西空港連絡橋のスムーズな運行のために、安全第一で取り組んでいます。

空港線にある関西空港連絡橋(りんくうタウン～関西空港間)では、強風により運転抑止が発生する場合があります。なお、列車の運転抑止中はバス代行を実施して対応しています。

2007年度末には関西国際空港株式会社(当時)によって、連絡橋の防風柵が増設され、以後は運転抑止の件数は減少しました。

2013年度は、9月16日に台風18号接近に伴う強風の影響で、1時52分～6時51分まで空港連絡橋の運転を見合せました。



空港連絡橋防風柵
関西国際空港(株)提供

関西空港連絡橋における運転抑止の件数

| 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 合計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1(1) | 2(1) | 1(0) | 6(1) | 1(1) | 11(4) |

()内は、3時間を超える運転抑止の件数
※関西国際空港株式会社は2012年、大阪国際空港との経営統合を経て、新関西国際空港株式会社に社名変更しています。

行政指導等

2013年度は、当社に対する行政指導はありませんでした。

安全重点施策と安全対策

安全重点施策

輸送の安全確保に向けて、新たな安全重点施策を定めました。

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、達成すべき目標への取り組みである安全重点施策として、2013年度は次の6項目を定めて取り組みました。

2013年度の安全重点施策

- 技術基準省令改正対応工事および耐震補強工事の推進
- 異常時対応のレベル向上と現地のバックアップ体制の強化
- 駅および踏切道の安全対策の推進
- 老朽設備、車両および機器類の更新、改良
- 事故等の未然防止に向けた教育及び訓練の充実
- 規程類の整備と見直し

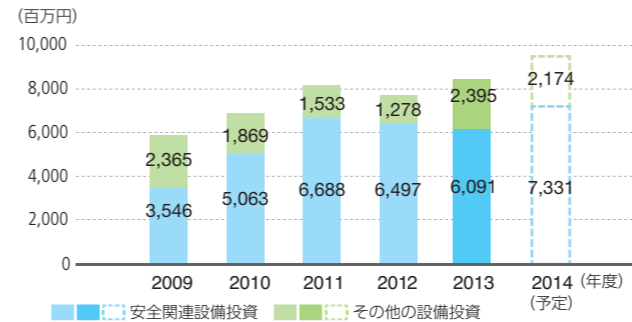
安全への投資

より確実な安全を求めるため、毎年、設備の充実・更新に投資しています。

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2013年度は設備の充実・更新などに約61億円投資しました(実績)。

2014年度には約73億円の設備投資を予定しています。

安全に対する投資額



列車運行における安全レベルの向上

国が基準を定める運転保安設備を対象に、さらなる安全レベル向上の施策を進めています。

2006年7月施行の国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」の対象となる運転保安設備を中心とした列車運行の安全レベル向上を図る施策および扉事故防止並びにホーム上の安全確保のための施策を推進していくため、以下の各事項について計画、実施を引き続き進めています。

2013年度の主な取り組み

- 高野線への新型ATSの導入(南海本線と空港線には2013年5月導入済)
- 運転状況記録装置の新設
- デッドマン装置の整備
- 駅ホームのかさ上げ
- 防災情報システムの更新
- 内方線付き点状ブロックの設置
- ワンマン列車の扉事故防止対策

南海線列車運行管理装置の更新および指令所の集約

2012年11月、南海線列車運行管理装置の更新を契機に運輸指令・検車指令・施設指令・電力指令の4指令を同一建物に集約し、各指令間の連携強化を図りました。異常時におけるダイヤ復旧の迅速化を図るとともに、主要駅等には列車の運行状況が分かるTID(列車在線位置表示)装置を新設してダイヤ乱れの際、お客さまへの適切な案内に努めています。

事故・災害時に迅速な意思決定を行うため、本社対策本部と指令所との間に、テレビ会議システムを導入し、緊急対策会議の開催などに活用しています。



TID装置

南海線列車運行管理装置

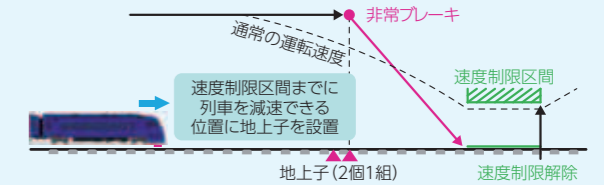
新型ATS(自動列車停止装置)の導入

国土交通省から「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令等」(2006年3月)が公布され、曲線・分岐路・線路終端等、線路の条件に応じた速度制限装置の設置が義務づけられたことから、連続制御方式の新型ATSの導入を進めています。

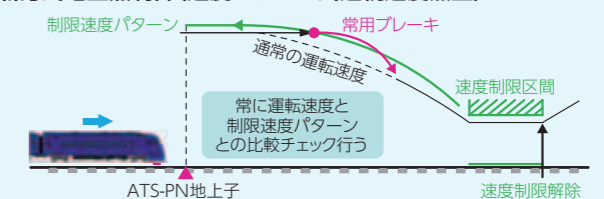
従来の方式では、ATSを設置している地点で速度超過があると非常制動により列車を停止させるものですが、新型ATSでは、ATSを設置している地点から制限速度のある地点までの間で速度超過があると自動的に制限速度まで列車を減速させるもので、より高い安全性を確保できます。

このほか、現行のATSとの併用が可能であるため線区ごとの対応が可能です。2013年5月31日に南海本線と空港線で運用を開始しました。高野線は2016年度までに工事を完了する予定です。

現行(点制御速度照査)



新方式地上点制御(速度パターン式連続速度照査)



安全対策設備の導入

「万一」のための安全対策設備も、お客さまの安全を第一に考えて設置しています。

非常通報装置

非常通報装置とは、お客さまが誤ってホームから線路に転落した場合等に、発見者が駅ホーム上に設置する非常通報ボタンを操作することで、特殊信号発光機を動作させ、進入してくる列車の運転士に対して停止信号を現示し、列車を停止させる装置です。

また、停車している列車に対してはホーム上に設置された非常通報表示灯(赤色)が点滅するとともに警報ブザーが鳴動し、車掌に列車の発車を抑止させる装置です。非常通報ボタンの操作は異常に気づいた駅係員およびお客さまに扱っていただくもので現在60駅に設置しています。



非常通報表示灯



非常通報ボタン

転落防止装置(車両連結部)

乗車時にお客さまがホームから車両の連結部に転落される事故を防止するため、2000年から車両の連結部に装備し、在籍している鉄道線の全車に設置しています。



転落防止装置

転落防止放送装置

先頭車両同士の連結部での転落防止措置として、2011年度新造の8000系車両から転落防止放送装置を設置しました。開扉時に連結部であることを放送します。



転落防止放送装置

踏切障害物検知装置

踏切上で自動車が故障や脱輪して線路に支障をきたした時に、踏切の両サイドに設けられた発光器、受光器によって自動的に自動車等の障害物を検知し、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。

現在、196か所の踏切道に設置しています。



踏切障害物検知装置

津波避難用看板

大阪府、和歌山県が公表している津波浸水エリアに対して津波避難用看板を2014年3月から順次設置しています。その区間の始端および終端を表示するほか、駅間で停車した場合の避難誘導方向の表示や線路外への表示を行い、津波発生時にお客さまを安全な場所へ誘導します。

設置区間(2014年4月30日時点)

- 加太線、和歌山港線の津波浸水予想区域



津波浸水エリア(始端)看板



津波浸水エリア(終端)看板



出口誘導看板



避難誘導看板

踏切支障報知装置

踏切に設置した非常ボタンを扱うことで特殊信号発光機を発光させ、列車を停止させるための装置です。

現在、64か所の踏切道に設置しています。

自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部等に検知線を敷設し、自動車が道路から線路に侵入し支障をきたした時、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線(みさき公園～紀ノ川間)に2か所設置しています。

2006年1月17日に発生した南海本線みさき公園～孝子間のトレーラー侵入による輸送障害事故では、この装置が作動し、大事故に至りませんでした。

落石警報装置

落石の予想される区間において検知線を敷設し、落石により断線した場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。

現在、南海本線(孝子～紀ノ川間)および高野線(紀伊清水～紀伊神谷間)の14か所に設置しています。

架道橋衝撃警報装置

道路と交差する架道橋では、桁下有効高を表示し自動車の運転手に注意を促していますが、さらなる事故予防対策として橋桁の手前に防護柵を設置し、自動車が直接橋桁に衝突するのを防いでいます。

架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を敷設し、自動車が防護柵に衝突し線路に支障をきたす可能性がある場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、高野線に2か所設置しています。

現場の声

安全に列車を運行するために

私たちは、信号機等の信号保安装置を保守・管理しております。信号設備に故障等が発生しないように、決められた作業手順で点検を実施するとともに、指差確認喚呼を確実に実施することでヒューマンエラー撲滅に取り組んでいます。今後も、日々の点検等を確実に実施するとともに、新しい技術を取り入れ、安全輸送に取り組めます。



電気部 高野線信号区 技術主任 安本 裕明

車両や設備の更新・新設

省電力や安全性など、最先端の技術を使った車両を導入しています。

南海線特急サザン12000系を新造し、2011年度より運用を開始しました。省電力に有効なVVVF制御を導入するとともに「座席肩口に取っ手の設置」「扉閉閉予告ランプ・ドアチャイムの新設」「扉部床面視認性向上のための黄色表示」など安全性にも配慮した設備を導入しています。



特急サザン12000系車両

高品質かつ安全な輸送のために、さまざまな施設の更新・改良・新設を行っています。

より品質の高い鉄道サービスの提供のために、レールを支える材料を木製まくらぎと丸砂利から、コンクリート製まくらぎと砕石に継続して更新しています。また、線路が分岐するポイント部では、直線通過時の乗り心地の向上や走行安全度の向上を目的とした分岐器の更新工事を行っています。

当社では、鉄道施設の安全性維持向上のために継続して鉄道施設の更新・改良・新設を行っていきます。

鉄道施設の更新・改良・新設の主な例

- 踏切障害物検知装置の更新
- 踏切支障報知装置の新設
- 踏切遮断機の新設
- 電気転てつ機の新設
- 電線路設備の更新
- 車両機器(車両の制御器、モーター、発電機等)の更新
- 駅の非常通報装置の新設
- 変電所機器の更新

連続立体交差事業

スムーズな交通に役立つ会社であるために、地域と協力して心地いい鉄道を目指します。

運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指し、関係自治体とも積極的に協議を行い、以下の南海本線(堺市内・高石市内・泉大津市内)および高師浜線(高石市内)の連続立体交差事業を推進しています。

また、すでに完成している連続立体交差事業は以下のとおりであり、泉大津市内で廃止した踏切を含め、65か所の踏切を解消しています。



南海本線高石駅の工事の様子

連続立体交差事業の推進状況

| 線別 | 区間 | 廃止踏切予定(か所) | 延長(km) |
|------|----------|------------|--------|
| 南海本線 | 石津川～羽衣 | 7 | 2.7 |
| 南海本線 | 浜寺公園～北助松 | 13 | 3.1 |
| 高師浜線 | 羽衣～伽羅橋 | | 1.0 |
| 南海本線 | 北助松～忠岡 | 8* | 2.4 |

*泉大津市内で廃止した踏切

完成済み連続立体交差事業(1987～2013年度)

| 線別 | 区間 | 廃止踏切(か所) | 延長(km) |
|------|----------|----------|--------|
| 南海本線 | 萩ノ茶屋～玉出 | 7 | 2.4 |
| | 玉出～大和川 | 13 | 3.4 |
| | 大和川～石津川 | 20 | 5.4 |
| | 和泉大宮～蛸地藏 | 8 | 1.7 |
| | 井原里～羽倉崎 | 9 | 2.8 |

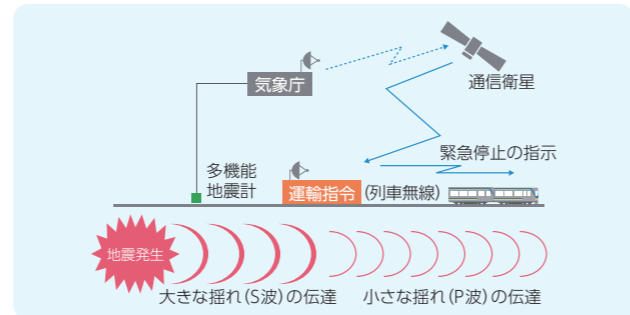
災害防止

地震など自然災害への対策も、安全を最優先に今後も計画的に実施してまいります。

緊急地震速報

2006年10月から緊急地震速報システムを導入しました。同システムは、震度5弱以上の地震が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。

緊急地震速報システム



鉄道駅および高架橋柱の耐震補強

地震対策については、阪神・淡路大震災以降、鉄道駅や高架橋柱の耐震補強並びに橋梁の落橋防止対策を計画的に実施しています。

2013年度は高架橋柱の耐震補強を198本施工しました。2014年度は170本程度の耐震補強を計画しており、今後も継続的に進めていきます。

また、主要駅での耐震補強工事も継続的に実施しており、2013年度はなんば駅・新今宮駅・住ノ江駅の一部および三国ヶ丘駅を施工しました。2014年度も引き続きなんば駅・新今宮駅・住ノ江駅の一部を補強工事する予定で、今後も関係部門と連携を図りながら計画的な進捗を図っていきます。

トピックス

ホームのかさ上げ工事および内方線ブロックの設置

お客さまに安全で快適に電車に乗り降りしていただくため、車両床面とホームの段差解消を図っています。2013年度は樽井駅・三国ヶ丘駅でホームのかさ上げ工事を実施しました。

また、1日平均乗降人員1万人以上の駅では、駅のバリアフリー化と併せて、視覚に障がいをお持ちのお客さまにホームの内側か線路側かをお知らせする線状ブロック(内方線)の整備を順次進めています。

2013年度は、堺駅・堺東駅・三国ヶ丘駅・中百舌鳥駅・羽倉崎駅・樽井駅に設置、今年度は春木駅・岸和田駅・二色浜駅・尾崎駅・金剛駅での整備を計画しています。



ホームと車両との段差を小さく

ホーム内側か線路側かをお知らせ

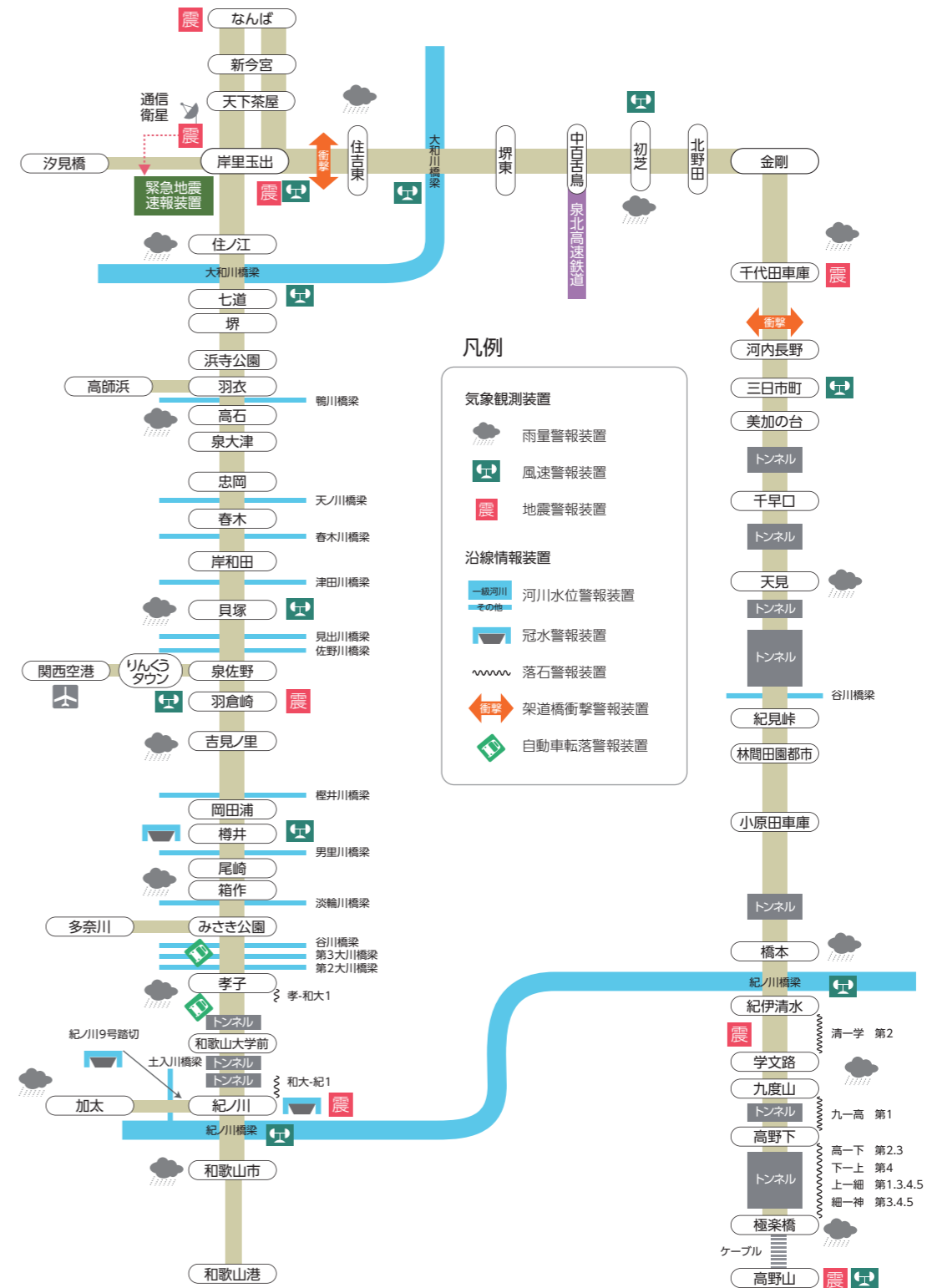
防災システム

雨量、風速、地震など気象情報や河川水位等の線路支障情報を集約把握する防災システムを導入しています。狭い範囲での大雨に備えての雨量計の配置の細分化や、地震や風速の警報装置が規制値に達した時に長大橋梁に列車を進入

させないなどのシステムの改善を進め、2013年6月に新しく運用を開始しました。

また、局地的な大雨に対する事故未然防止に向け、2014年度には社外気象情報を導入します。

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図(2014年3月31日現在)



津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱の制定

2011年10月24日鉄道営業本部では、津波警報(大津波・津波)発表時において、正確かつ迅速な情報の収集・連絡、警戒、処理および広報活動等について定め、お客さまおよび列車運行の安全確保を図ることを目的として津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱を制定しました。

これによって避難対象地区(浸水エリア)の駅には津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図を掲出しています。



避難経路図の掲示(南海本線・堺駅)

山岳区間での自然災害の防止について

山の斜面に沿って線路を敷設している区間においては落石が発生する恐れがあります。落石の発生を防止するためにコンクリートで斜面を覆う防護工事や防護ネットを設置する工事を継続して実施しております。2013年度には、高野線九度山駅～高野下駅間他2か所に落石防護網を設置いたしました。

また、万が一落石が発生した場合でも、列車を停止させる落石警報装置を随時整備しています。

鉄道構造物の災害に備えて

線路を支える橋梁やトンネルの中には、明治時代に建設されて以来、現役で活躍しているものがあるため、すべての鉄道構造物は省令等に従って2年ごとの定期検査を実施してい



南海本線・紀ノ川橋梁

ます。その結果に基づき、さらに詳細な検査や随時適切な補修等を行うことで、安全を確保しています。

例えば、南海本線の紀ノ川～和歌山市間にある紀ノ川橋梁については特に長大な橋梁であるため、定期検査以外にも専門機関において2001年度に詳細な健全度調査を実施しました。また、2011～2012年度にも計測機器等を使用した橋桁と橋脚の健全度調査を実施しており、安心してご乗車いただけることを確認しています。なお、地震対策として2008～2009年度にかけて落橋防止対策工事を実施しました。

その他の取り組み

さまざまな対策で、事故防止に取り組んでいます。

アルコール検知

2006年12月からアルコール検知器を導入し、運転士と車掌の全員を対象に出勤時の呼気中アルコール濃度を測定しています。アルコール濃度が基準値を上回った場合には、就業させません。

睡眠時無呼吸症候群に係る取り扱い

睡眠時無呼吸症候群(Sleep Apnea Syndrome:SAS)は、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態が断続的に繰り返される病気であり、睡眠が浅くなると同時に、脳への酸素の供給も悪くなるため質の良い睡眠がとれず、日中強い眠気を感じ居眠り運転が発生しやすくなります。

このため、運転士、運転士見習および運転資格者証を所持する列車区助役を対象にして、スクリーニング検査による簡易検査と終夜睡眠ポリグラフ検査による精密検査を実施しました。精密検査でSASと診断された場合には、専門医による治療を行っています。

事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

鉄道営業本部(運輸部)では、過去に社内外で発生した悲惨な事故の体験や苦い経験を引き継いでいくために事故パネルを作成しています。

当社では「過去から学ぼう」と題して事故パネルを掲示し、二度と同じ過ちを繰り返さないための教訓として、教育・研修時に活用しています。

教育・訓練・各種運動の取り組み

安全教育の実施

全社一丸となって、社員一人ひとりに安全の重要性を浸透させています。

鉄道事業において、日々安全な運行を行うために多くの係員が昼夜を問わずさまざまな業務を行っています。社員一人ひとりの知識と経験がより安全に生かされるよう取り組んでいかなければなりません。安全性の向上を図るため、技術の継承をより確実なものとするためには実践教育の充実を図ることが重要と考えています。

そのため各部において、新入社員・中堅社員・熟練社員に対して、計画的に知識・技能の向上を図るべく教育・指導を行っています。

駅係員・乗務員教育

当社では鉄道研修センター※1という専門の教育施設で、駅に配属される係員の新入社員教育をはじめ、乗務員(運転士、車掌)、助役に対して教育を実施しています。CAI※2や実物の模型、鉄道運転シミュレータを活用した教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

特に乗務員については、鉄道研修センターでの養成教育だけでなく、職場で定例的に実施する業務教育、特別教育などを実施し、安全に対する意識の一層の向上を図り、お客さまの信頼に応えるよう努めています。

※1 鉄道研修センター：昨今における鉄道係員教育の必要性および重要性の高まりを踏まえ、2009年6月、「運輸教習所」の機能を強化し、鉄道営業本部内の研修体制を充実させるため「運輸教習所」を「鉄道研修センター」に改称しました。
 ※2 CAI：Computer Assisted Instruction (コンピュータを利用した指導教育)



研修風景



鉄道運転シミュレーターの活用

現場の声



運輸部 南海線列車区
泉佐野支区
運転士
南 竜輔

「チームワークで、安全の確立を」

私は運転士の業務に就いて、約2年が経ちました。お客さまに「安全・安心」を感じていただくために、日頃から運転面だけではなく、待避時にはホーム活動を行い、先発列車の応援やお客さまの安全確保を心掛けています。また運転士同期を中心に定期的に勉強会を開催し規則・基準の勉強や乗務中での疑問等をメンバー間で相互に意見交換し、情報共有しています。

これからも常に向上心を持ち続け、仲間とともにレベルアップを目指し日々の業務に取り組めます。

現場の声



運輸部 高野線列車区
中百舌鳥支区
運転士
浜島 純

「安心」を感じていただくよう「安全」を提供します

運転士の業務に就いて、5年が経とうとしています。日々職責の重さを実感しながら安全運転に取り組んでいます。お客さまに「安心」を感じていただくため運転姿勢は勿論のこと、一つ一つの動作に意識を込めた確認作業を実践しています。

これからも、お客さまに安心して当社をご利用いただけるよう安全を守り続け、上司や同僚からも信頼される運転士を目指していきます。

教材のビジュアル化

鉄道研修センターでは、教育効果を高めるために、ビデオやパソコン等を活用し、写真や動画を多く取り入れた教材を作成しています。

これらの教材は鉄道研修センターで実施する養成教育や特別教育だけでなく、現場で行う業務教育等でも活用しています。

安全・安心マイスター制度の導入

運輸部では2011年1月、鉄道輸送の安全確保に欠かせない運転技術や知識・技能を次世代に確実に伝承するとともに、さらにはマナーの向上などを通じて当社に親しみを感じていただくファンづくりを目的とした「安全・安心マイスター制度」を導入しました。

現業職場長クラスの経験を有する再雇用者6人が専用の腕章を着用した「安全・安心マイスター」となっており、過去に経験した事故の分析、若手監督者への助言、各職種の養成教育での講話などを実施しているほか、駅・車内の巡回活動や沿線にある学校などへの訪問・講演などを通じて利用マナーの啓発と当社のファンづくりに努めています。

技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去の事例分析を行い、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。



トロリーの脱線復旧訓練

事故復旧総合訓練

大規模災害の被害を回避するためには鉄道事業者や地元自治体などの外部機関と連携し、街ぐるみ、沿線ぐるみでの対応が不可欠となります。当社ではそのような災害を想定し、機会を捉えて外部機関と連携した訓練を実施しています。

2013年度の取り組み

● 2013年4月12日

孝子トンネルを走行中の列車の車内で不審者による放火を想定し、お客さまの避難誘導や関係機関への連絡通報、初期消火の訓練を、所轄警察署や消防署も立会いのうえ実施しました。



孝子トンネルでの避難訓練

● 2013年9月24日

大規模地震を想定した全社的な「事故復旧総合訓練」を千代田工場で実施しました。「地震によって白鷺駅付近で列車が脱線。多数のお客さまが負傷されている」という想定のもと、救急隊との合同による負傷者の救護および避難誘導を行うなど、本番を見据えた訓練を行いました。



避難誘導訓練



初期消火訓練

● 2013年11月9日

空港連絡線での車両故障を想定し、運転が不可能となった列車からのお客さまの救助および津波を想定した列車からの避難誘導訓練を、新関西国際空港株式会社・JR西日本・当社と合同で実施しました。



空港連絡線での避難訓練

各種運動での取り組み

「春・秋の全国交通安全運動」や「安全運転推進運動」、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」等の各種運動の機会を通じ、基本動作の徹底や服務規律の確立に取り組み、安全輸送の提供に努めています。

安全ミーティング

輸送の安全確保についての必要な情報を共有するため、安全ミーティングを開催しています。これは、安全統括管理者および運転管理者と現場部門との双方向のコミュニケーションを図ることによって、安全優先の重要性を相互に自覚する目的で行っているもので、毎年度開催方法の見直しを行い

現場の声



工務部 南海線保線区
技術主任
松本 紀彦

「安全」を積み重ねる

鉄道において「安全」というのは最も重要で、当たり前のことです。

毎日多くのお客さまに安心してご乗車いただけるよう、工務部では今年のスローガンを「育もう安全・安心～守るべきことを守る～」とし、一人ひとりが守るべきことを守り、安全意識を育む事によってこれからも「安全」を積み重ねていき、お客様に信頼されるよう心がけていきます。

ながら、2013年度は現場を会場として巡回する形で計8回開催しました。



安全ミーティング

お客さま・沿線の皆さまとともに

地域・社会と一体となって、皆さまの安全を守り続けていきます。

踏切事故防止キャンペーン

踏切事故の防止を図るために、「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施しています。

2013年度は、11月1日から10日間にわたり21か所の踏み切りで実施しました。近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、なんば駅でのオープニングセレモニーを行うとともに、踏切道を通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

子ども110番の駅

子どもたちを危険から守る「地域における仕組みづくり」が重要な課題となっていることから、より安全な地域づくりに貢献するために「子ども110番の駅」ステッカーとポスターを18駅に掲出しています。万一、駅に子どもが助けを求めてきた場合には速やかに保護し、110番通報を行うなどの対応をとります。



「子ども110番の駅」のステッカー

消費者課題

お客さま満足のために、積極的に取り組んでいます。

よりいっそう、お客さまに安心してご利用いただくために、積極的に情報を開示してお声をいただき、事業活動に活用しています。



サービス介助士の実技教習

安心・快適のための取り組み

マタニティマークの掲出

妊産婦にやさしい鉄道を目指して、「マタニティマーク」※を掲出しています。

安心・快適に公共交通機関をご利用いただく取り組みの一環として、関西の鉄道事業者25社局が一体となって、2013年3月1日から駅や列車内の優先座席等において「マタニティマーク」入りのポスターやステッカーを順次掲出しています。

妊産婦、特に妊娠初期の方から「外見から気づかれにくいので、周囲にわかってもらえず、席を譲ってもらいにくい」等の声が寄せられています。そこで、「マタニティマーク」の掲出を行うことで、妊産婦へのご理解とあたたかいお心配りを呼びかけることにより、「妊産婦にやさしい環境づくり」の実現を目指しています。



※マタニティマーク：妊産婦にやさしい社会の実現を目指して、厚生労働省が定めたマーク。妊産婦が交通機関等を利用する際に身につけることで、受動喫煙の防止、各種交通機関での着席などの面で、周囲が妊産婦に配慮しやすいようにしている。また、交通機関、職場、飲食店、その他の公共機関等では、ポスターなどでマークを掲示し、妊産婦にやさしい環境づくりを呼びかけている。

サービス介助士

おもてなしの心をさらに深めるため、サービス介助士2級資格取得を推進しています。

当社では2005年から、駅、列車区の助役を対象に、高齢のお客さまや障がいをお持ちのお客さまが安全に安心して

当社の施設等をご利用いただけるように、ハード面だけでなくソフト面(おもてなしの心・介助技術)の向上策として、サービス介助士2級資格取得の推進を図っています。この資格を取得するためには、事前に通信教育(2か月)で介助知識を学習しなければなりません。その後、実技教習において、白内障体験アイマスク、耳栓等を装着して実際に駅や列車を利用し、高齢者や視覚・聴覚に障がいのあるお客さまと同じような体験をします。また、専門講師の指導を受け、ロールプレイング(役割演技)を通じて介助技術を習得します。

現在、駅、列車区において178人が有資格者として勤務し、お客さま対応はもちろんのこと、各職場で、介助知識、技能の教育に取り組んでいます。新任助役にはこの資格を取得させており、お客さまへ安全と安心を提供するための環境の維持と向上に努めています。

お客さまの声に基づくサービス改善

お客さまの声データベース

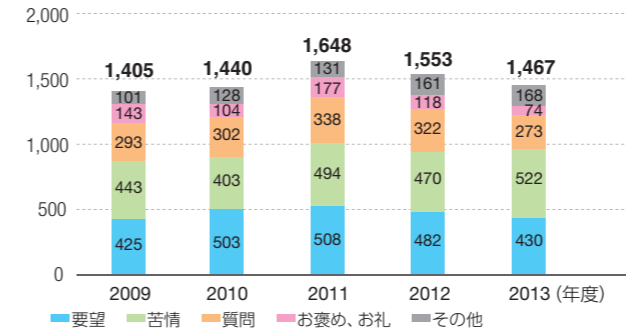
問題点改善やサービス向上に役立てています。

「お客さまの声データベース」には、お客さまからの生のご意見が蓄積されています。2013年度も1,467件とたいへん多くのご意見が寄せられました。ご意見は電話や接客の際等にいただくこともありますが、ほとんどはメールで寄せられます。

回答については担当部署で回答内容を作成し、総務部からお客さまにメールを送信しています。また、ご意見の内容によっては担当部署から電話や書面などで回答しています。当社では、お客さまからのご意見を会社経営への大きな

ヒントとして受け止め、問題点の改善やサービスの向上に役立てています。

お客さまの声 (件)



2013年度ご意見の内訳 (単位:件数)

| ランキング | ご意見数 | 対象部門別 | ご意見数 |
|--------------|---------------|--------|---------------|
| 1 接客・接遇 | 489 (460) | 鉄道 | 1,320 (1,259) |
| 2 ダイヤ | 173 (200) | みさき公園 | 69 (67) |
| 3 乗車券 | 170 (156) | グループ会社 | 23 (41) |
| 4 駅施設 | 154 (149) | その他 | 55 (186) |
| 5 乗車マナー | 101 (78) | 合計 | 1,467 (1,553) |
| 6 車内空調 | 86 (100) | | |
| 7 鉄道車両 | 85 (77) | | |
| 8 IC・コンパスカード | 34 (44) | | |
| 9 女性専用車両 | 30 (13) | | |
| 10 ホームページ | 24 (39) | | |
| 合計 | 1,467 (1,553) | | |

() は前年度のご意見数

アンケートの実施

モニターミーティングや顧客満足度調査を通じ、お客さまからご意見・ご要望をいただいています。

お客さまのご意見・ご要望を率直にお聞きするため、2004年からご利用者アンケートを実施しています。

2013年度は外部の調査会社に依頼し、当社のお客さまを対象としたインターネット調査により、当社の鉄道サービスに対してどのような点で不満を感じているかの調査を行いました。また、年齢、性別等で分けたグループインタビュー調査を実施し、どのような期待・要望をお持ちなのかを詳しくお伺いしました。調査結果を各部門で共有し、顧客満足度向上への取り組みに活かしていきます。

顧客満足度向上への取り組み事例

お客さまからいただいたご意見・ご要望をサービス改善に役立てています。

中性除菌バイオ洗剤を使用したトイレの床掃除を実施

トイレの臭気削減を図るため、新たな取り組みとして、中性除菌バイオ洗剤を使用したトイレの床掃除を18駅で実施しました。

運転士および監督者を対象に研修を実施

鉄道係員のCSマインドおよび接客、接遇のスキル向上を図り、サービス品質を高めるために、運転士および監督者を対象に研修を実施しました。

通話式非常通報装置とLED式車内表示器を採用

高野線の車両6両の改造工事で、お客さまから乗務員へ異常を知らせるベル式の非常通報装置を、お客さまと相互に会話できる通話式非常通報装置に改善しました。

また、乗降口扉上部に、行先・乗り換え案内などを表示するLED式車内表示器や、乗降扉の開閉を「左(右)側の扉が開きます(閉まります)」と音声でお知らせする、側扉開閉予告放送装置などを新たに設けました。



通話式非常通報装置



LED式車内表示器

トピックス

従業員のCSマインドを高めるためさまざまな取り組みを行っています。

不動産営業本部施設部では、2013年6月、施設管理に従事するバックスタッフを対象とした「なんばパークス・ホスピタリティ賞表彰式」をパークスタワーで実施しました。不動産営業本部長が、ホスピタリティ向上への取り組みに優れた団体(5社)の代表者に対し、表彰状を授与しました。また、2014年3月には、南海ターミナルビルやなんばパークス、なんば駅等で従事するバックスタッフに「おもてなし」の気持ちを浸透させるため、「ホスピタリティ・リーダー研修」および「ホスピタリティ基礎研修」を実施しました。

また、ホテル日航関西空港で3月に「関西空港CS向上協議会」主催のCS講演会が開催され、鉄道営業本部から関西空港駅長等5人が参加しました。講師として羽衣国際大学准教授の「にしゃんた」さんを招き、外国人から見た「おもてなしの心」をテーマに、スリランカ出身のご自身が日本で体験したエピソードを紹介していただきました。「おもてなしには文化等お互いのさまざまな『違い』を受け入れ、ともに笑う関係を目指すことが大切です」と話され、参加者はCSに対する意識をさらに高めました。

人権・労働慣行

「能力を最大限に発揮して社会貢献できる人材」を育成しています。

南海電鉄グループで働く多様な人材が互いを認め合い、能力を最大限に発揮して常に社会に貢献していくための環境づくりに取り組んでいます。

人材育成

社員一人ひとりの自発的なチャレンジを支える人事制度と教育・研修制度により、企業理念の実現に向けて人材育成と意識改革を推進しています。

社員の成長を促す人事制度

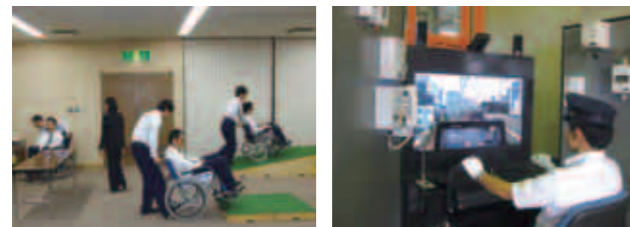
当社の人事制度は目標管理制度とそれに連動した評価制度を柱としており、社員が自発的に改革・改善(高い目標)にチャレンジし、マネジメントサイクル(PDCAサイクル)の好回転により経営目標の達成を目指すとともに、上司と部下のツーウェイコミュニケーションを通じて相互の信頼関係を構築することを企業として最大限サポートする仕組みとなっています。

社員一人ひとりの成長を促し、企業全体のサービスレベルの向上を目指しています。

教育・研修制度

企業が社会的使命を果たしながら存続・発展を続けていくためには人材育成が不可欠です。

現在は教育重点目標として「クオリティの高い人材の育成(成長戦略の実現に貢献できる人材の創出)」を掲げ、具体的



社員の資質向上や組織風土改革を目指して、各種研修を実施



女性社員の活躍を推進

には「活力ある職場づくりに向けた意識改革の推進」・「拡大と成長に資する人材育成のための取組み」・「CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取組み」を3つの柱として各種研修・啓発を実施し、社員の資質向上や組織風土改革が進むよう、教育面からも積極的にサポートしております。

ダイバーシティへの取り組み

経営環境の変化に柔軟に対応し、持続的に成長していくためには、組織内の多様性を尊重し積極的に活用していくことが不可欠と考え、様々な切り口からダイバーシティの推進に努めています。

女性雇用～女性の活躍推進～

性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を実施しており、女性の積極的活用を図っています。

ただ、指導的地位に占める女性の割合が現在は3%程度の水準であり、さらなる戦力化を進めるべく、活躍の場の拡充や仕事と家庭の両立支援をはじめとする環境整備に引き続き努めていきます。

障がい者雇用

障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識し、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において現在36人の障がい者を雇用しており、南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は2014年6月現在 2.16%となっております。

当社施設をはじめとする各種施設の清掃業務や郵便物仕分け業務等に従事しており、日々の情報交換やレクリエーションイベントの実施等によりコミュニケーションを図り、働きやすい職場環境の実現・維持に努めています。

高齢者雇用

厚生年金支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、2004年度から定年退職(60歳到達)後の再雇用制度を実施しており、2014年3月31日現在216人が様々な分野で活躍しています。

当社としては、法令に即するだけでなく、いわゆる「無年金期間」に対応した賃金水準引き上げの実施や、モチベーションの維持・向上に資する講習会の開催等、より充実したシニアライフを送るサポートにも取り組んでいます。

働きやすい職場環境づくり

お客さまに安全・安心なサービスを提供するために、社員が能力を最大限発揮するベースとなる職場環境の向上に取り組んでいます。

休暇取得の促進

計画年休制度の導入等により年次有給休暇の取得率向上を図っています。2013年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は93.7%であり、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(47.1%)と比較高い水準にあります。

また、育児休職制度や介護休職・休職制度等を整備しており、2013年度は3人の社員(女性2人、男性1人)が育児休職を取得しました。

業務の効率化・平準化の推進や、業務内容に応じた変形労働時間制の導入等により、社員のさらなるワーク・ライフ・バランスの実現に取り組んでいます。

人権・ハラスメント防止の啓発

公共交通機関である鉄道事業を営む当社は、同和問題をはじめとして民族、性別および障がい等、あらゆる人権問題に対して前向きに取り組むべきであるとの認識のもと、1971年から人権啓発に取り組んでおり、人権問題に対する正しい理解と認識をより一層浸透させるため、研修内容の

充実に加え継続的な啓発を行っています。

また、セクシュアルハラスメント、パワーハラスメント等各種ハラスメントの未然防止に向け、相談窓口の設置や防止・啓発研修の継続的な実施に取り組んでいます。

労働安全衛生の整備

労働災害防止対策

職場における労働災害の潜在的危険性を数値化して評価し、リスクの除去・低減を図るとともに、危険予知・ヒヤリハット等の安全活動を通じて、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指した安全水準の向上に努めています。

健康保持増進対策

近年、生活習慣病やメタボリックシンドロームに該当する人が増加傾向にあるとともに、職業生活に強い不安やストレス等を感じる労働者の割合が高い水準で推移しており、当社では厚生労働省の指針に基づき心身両面にわたる健康保持増進対策を実施しています。

特に社員の健康状態の把握に関しては、事業場内産業保健スタッフを中心に、社内健康管理基準に沿った管理、保健指導、健康教育、健康相談を実施して疾病の早期発見と予防に努めており、なかでもメンタルヘルス対策としては、予防・治療という観点でセルフケア(ストレスチェック)、ラインケア(管理監督者の研修会)、指定精神科医によるカウンセリングの拡充を実施しているほか、メンタルヘルス不調による休職者の円滑な職場復帰を支援する制度として「リワーク・トライアル・プログラム(試し入社制度)」を導入する等、計画的かつ継続的な推進に努めています。

公正な事業慣行

法令を遵守し、社会に必要とされる企業を目指しています。

高いコンプライアンス意識をもち、継続的な啓発活動を行うことによって、企業倫理規範の実践を徹底しています。



コンプライアンス研修

コンプライアンスの推進

企業倫理規範の制定

企業倫理を確立し、コンプライアンス経営を維持・推進するため「企業倫理規範」を制定しています。

企業倫理規範

1. 法令その他の社会的規範を遵守し、公正で健全な企業活動を行う。
2. 顧客、取引先、株主等を含む幅広い社会との、健全で良好な関係の維持に努める。
3. 地域社会に貢献する良き「企業市民」たることを目指す。
4. 企業や市民社会の秩序に脅威を与える反社会的勢力や団体とは断固として対決する。

2001年9月制定

コンプライアンス担当者の配置

全社をあげて、啓発活動を通じてコンプライアンスに積極的に取り組んでいます。

当社では法務部をコンプライアンス担当部署とし、コンプライアンス推進に取り組んでいます。また、コンプライアンス啓発の中心的な役割を果たす「コンプライアンス担当者」を社内各部(室)に配置しています。担当者は各部(室)において年度ごとに「コンプライアンス啓発実施計画」を作成し、その計画に沿った啓発活動を行うほか、年2回開催される会議(コンプライアンス担当者会議)に出席し、担当者間で自部門内における啓発活動の進捗状況等について意見を交換します。

また、グループ会社においても各社にコンプライアンス担

当者を配置し、業種別での小会議から全体会議を通じて定期的に意見交換するとともに、当社と同様の啓発活動を推進しています。

内部通報制度

公益通報者保護法にも対応した相談窓口として企業倫理ホットラインを設置しています。

2002年12月から、社員を対象に企業倫理・コンプライアンスに関する照会、疑問、相談、報告などについて、通常の業務報告ルート以外の方法により受け付ける窓口を設けています。窓口の運営に当たっては、相談、通報への対応や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホットライン制度規程」を定めています。

また、2006年4月からは公益通報者保護法施行に合わせ、「企業倫理ホットライン」を公益通報の窓口とし、その対象を当社グループ全社へと拡充しています。



企業倫理ホットラインポスター

暴力団排除条項の導入

反社会的勢力を徹底的に排除するため、契約書等に排除条項を明記しています。

政府が定めた「企業が反社会的勢力による被害を防止するための指針」は、暴力団をはじめとする反社会的勢力との関係遮断のための取り組みを企業が一層推進する必要性を求めたものです。それを受け、2008年度から各部(室)で締結する契約書等に暴力団排除条項の導入を図っています。

コンプライアンス教育

マニュアルの制定

コンプライアンス経営の理念を、社員一人ひとりに浸透させていきます。

「企業倫理規範」の精神を定着させるための指針として、当社およびグループ会社の役職員一人ひとりの業務や行動レベルにまでブレイクダウンして示す「コンプライアンスマニュアル」を制定しています。

本マニュアルを通じて、コンプライアンス経営の理念浸透と反社会的勢力との関係遮断に努めています。



コンプライアンスマニュアル

研修の実施

コンプライアンス意識を徹底するため、各種研修や講演会を実施しています。

当社グループ全役職員へのコンプライアンス意識の浸透を図るため、階層別の研修を継続的に実施するとともに、社内およびグループ会社においても各種集合研修を行うなどさまざまな取り組みを実施しています。また、毎年10月に設定している「企業倫理月間」では、啓発ポスターの掲示や、一般社員を対象に具体的な事例を使いグループ討議を行うコンプライアンス・フォーラム・ディスカッション(CFD)を実施するなど、コンプライアンス啓発の取り組みを強化するとともに、企業行動の総点検を行っています。

各種啓発活動の中でも特に好評を得ている取り組みが、当社およびグループ会社の管理職を対象に実施しているコンプライアンス講演会です。企業法務やコンプライアンスに精通した方を講師に迎え、最新の事例などを交えつつ、分かりやすく講義いただいています。その他、社内誌にコンプライアンスに関する啓発記事を掲載するなど、関連情報を発信しています。



コンプライアンス講演会



コンプライアンス研修

コミュニティ参画・発展

地域社会を盛り上げる活動を推進しています。

地元企業の責務として、地域と協働して沿線の活性化を推進するとともに、社会貢献活動を積極的に行っています。



南海電車まつり

沿線地域の活性化への取り組み

バレーボールの指導

沿線の活性化のために、堺ブレイザーズと連携して中学校のバレーボールを応援しています。

当社では、沿線活性化の一環として、2009年度から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会などを実施しています。毎年、沿線の中学校3校を対象に堺ブレイザーズの選手による指導を行うことで、各校の部員たちは技術面だけでなく練習に取り組む姿勢や心構えなどを学び、心身ともに成長しました。また、保護者や他の生徒だけでなく、この取り組みを知った他校の先生からの問い合わせが増えるなど関心が高まっています。

2013年度は、堺ブレイザーズの本拠地である堺市堺区築港八幡町にある新日鐵住金堺体育館でオープニング・セレモニーを開催し、指導対象校2校合同での第1回コーチングおよび練習試合を実施しました(1校は都合により不参加)。



堺ブレイザーズの選手による指導

指導対象校3校には、それぞれ計6回、選手が学校に訪問して指導にあたるほか、バレーボール大会の開催、堺ブレイザーズのVプレミアリーグのホームゲーム観戦、試合運営に携わるスポーツボランティア体験などを昨年に引き続き実施します。

2013年度の指導対象校

- 大阪狭山市立南中学校
- 忠岡町立忠岡中学校
- 岬町立岬中学校

ミナミまち育てネットワーク

「きれいなミナミ」を実現するために、「まちの美化」に取り組んでいます。

当社が会長社を務めるまちづくり団体「ミナミまち育てネットワーク」では、まちづくりビジョン「国際観光エリアKANSAIのツーリズム拠点」ミナミの実現の第一歩として「まちの美化」に取り組んでいます。

2013年度は、各地域で取り組まれている清掃活動をミナミ



ミナミべっぴんプロジェクトの様子

全域で一斉に実施することで、ミナミを利用される人びとの意識を変え「きれいなミナミ」を実現したいと考えました。そこで、「ミナミべっぴんプロジェクト」と名付け、ミナミにゆかりのある方々を中心にご参加いただき、御堂筋、とんぼりリバーウォーク、各商店街等の清掃に努めました。

南海コンサートの開催

カーボン・オフセットによるCO₂削減を取り入れながら、音楽文化の振興に努めています。

当社は、沿線地域の文化振興を目的として1990年から沿線で定期的に「南海コンサート」を開催しています。2013年7月14日には60回目となるコンサートを、たかいし市民会館アプラホールで開催しました。

当社は、「第60回南海コンサート」から、「南海電鉄による護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクト」により創出するオフセット・クレジット(J-VER)を大阪フィルハーモニー協会に提供しています。

大阪フィルハーモニー協会は、環境省の「平成25年度地方発カーボン・オフセット認証取得支援事業」に採択されており、「第61回南海コンサート」(2014年10月13日 大阪狭山市SAYAKAホール開催)の照明・空調利用およびお客さま・出演者の交通機関の利用に伴って排出されるCO₂を、当社J-VERによりカーボン・オフセットします。

コンサートのポスターの環境省のカーボン・オフセット認証ラベルは、個別のカーボン・オフセットの取り組みが、カーボン・オフセット第三者認証基準に基づいて認証された案件に付与されるものです。



第61回南海コンサートポスター

環境省カーボンオフセット制度

URL: <http://jcs.go.jp/>
 認証番号: CO2-0107
 認証取得者: 公益社団法人大阪フィルハーモニー協会
 認証期間: 平成26年4月1日-平成27年3月31日

大阪フィルハーモニー会館の誘致

交響楽団のフランチャイズホールとして、市民の身近な発表の場として、活用されています。

1991年に、当社は天下茶屋工場跡地に「大阪フィルハーモニー会館」を誘致しました。

このホールは大阪フィルハーモニー交響楽団のフランチャイズホールであり、交響楽団の練習場として、また市民が気軽に音楽の練習や発表ができる場として貸し出しも行われています。



大阪フィルハーモニーの演奏 ©飯島隆

南海電車まつり

鉄道に親しんでいただくためのイベントを開催し、多くのお客さまで賑わいました。

2013年11月2日、車両の全般検査などを行う千代田工場(河内長野市)を開放して鉄道に親しんでいただくイベント「南海電車まつり」を開催しました。

9,392名のお客さまが来場され、恒例の「ラピート車内見学」「子ども車掌体験」のほか、懐かしい車両や駅舎、沿線風景写真のパネル展示、ラピートやこようなど人気車両をデザインしたグッズの販売、「車両吊り下げ実演」、「電車と綱引き」、当社のキャラクター「ラピートくん」の記念撮影会などを実施しました。



「南海電車まつり」の様子



「南海電車まつり」の様子

ハイキングマップの作成

高野山周辺の3コースのハイキングマップをより見やすいイラスト付A1判にリニューアルしました。

当社では、沿線でのハイキングにご利用いただけるように、「南海そう快ハイキングマップ」(全10コース)を作成し、駅での配布、オフィシャルサイトでの公開を行っています。2015年の高野山ご開創1200年記念大法会を迎えるにあたり、同ハイキングマップのうち高野山周辺(和歌山県内)3コースについて、より見やすいイラスト付きの見開きA1版(従来の4倍の大きさに拡大)へのリニューアルを進めています。

2013年度は、第1弾「高野山町石道」、第2弾「高野七口女人堂跡・高野三山めぐり」をそれぞれ作成し、南海沿線各駅(主要駅)のパンフレットラックなどに設置しました。

今後は第3弾として「京・大坂みち」のリニューアルを予定しています。



リニューアルしたハイキングマップ

ハイキングイベント

美しい自然資源や文化財を、より多くの人たちに楽しんでもいただくためのイベントを開催しています。

南海沿線には高野山、金剛山をはじめとした自然豊かな山々、丘陵地帯があります。当社では、あまり知られていない自然資源や文化財を紹介するとともに、健康づくりの一助としてハイキングイベントを実施しています。

2013年度はハイキングイベントを64回実施し、36,696名の参加がありました。当社が実施する多彩なハイキングイベントでは、奥河内にある「金剛山」や「岩湧山」などハイキング初心者でも参加しやすいコースを数多く設定しています。

また、当社が発行する沿線情報紙「NATTS」主催の日帰りハイキングイベント「[奥河内]金剛山de女子キャンプデビュー」を2013年5月18日に実施しました。「金剛山」は日本有数の登山者数を誇り、四季折々の花や野鳥が多く見られるアウトドアスポットです。本イベントでは、参加者の「女子キャンプ」デビューをサポートするため、登山用品専門店「好日山荘」で事前講習会(参加無料)を行うとともに、当日も山岳ガイドの「女子的デイキャンプ講座」を開催しました。さらに、現地でピザ窯でのピザ作りや簡単クッキング体験も楽しんでもらうなど、盛りだくさんの内容でした。



女性をターゲットにしたハイキングイベントを企画



ハイキングイベントの様子

道普請(みちづしん)の実施

世界遺産にも登録されている高野山の参詣道の整備に取り組んでいます。

高野山町石道は当社の沿線であり、また、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録され、高野山への主要な参詣道であります。しかし、もともと紀伊山地は年間を通じて雨が少なく参詣道の傷みが多く見受けられます。そこで当社では、CSR活動の一環として、「道普請」等の保全活動を実施しています。

2013年3月16日には「第3回道普請ウォーク」を開催しました。活動内容としては高野山町石道の整備(土入れ等)および清掃(ゴミ拾い)です。当社社員のお子さま4名を含む総勢27名が参加しました。当日は和歌山県世界遺産センターやかつらぎ町教育委員会の技術指導を受けながら、約2トンの土嚢(のう)袋を背負って、土置場から約300m先の整備地まで往復しました。それを技術指導員が傷んだ箇所を撒いて踏み固めていただきました。

また、2014年5月22日には新入社員研修の一環として、熊野古道の祓殿(はらいどの)付近で道普請を行いました。作業を終えると、土入れをした部分が新しい土できれいに整備されている様子がよくわかり、参加者はみな達成感をもって帰ることができました。



道普請の様子

環境

環境への負荷を低減した活動に向けて行動しています。

当社グループでは、すべての事業で環境負荷を低減し、これからも地球温暖化防止など環境保全に貢献していきたいと考えています。



なんばエコプロジェクト2014で実施した打ち水

基本方針

環境理念・方針

すべての事業活動を通じて、環境への影響を常に配慮することを、環境理念に掲げています。

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさ

しい社会づくりに向けて取り組んでいきます。

また、南海電鉄として、2004年に環境方針を制定しています。2011年には、本社のISO14001取得に合わせて、さらにわかりやすく実用的な方針となるよう改正し、現在は下記のとおりです。

南海電鉄グループ環境理念(全文)

わたしたち南海電鉄グループは「地球環境保全」を企業の使命の1つと認識し、すべての事業活動を通じて環境への影響を常に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて行動します。

南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)

南海電気鉄道は、南海電鉄グループの環境理念に基づき、鉄道事業を基幹としたさまざまな事業活動から生ずる環境への影響に配慮し、これに対応していくことを社会的責務と認識し、次のとおり「環境方針」を定めます。

1. 私たちは、環境にやさしい鉄道、バスの利用促進を目指すとともに、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 私たちは、環境意識の向上に努めるとともに、情報発信手段等を通じてお客さまとのコミュニケーションを大切に、地域社会との融合に努めます。
3. 私たちは、環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを順守し、汚染の予防に努めます。
4. 私たちは、環境にやさしい事業運営につなげるため、環境マネジメントシステムの継続的な改善に取り組めます。
5. 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性に鑑み、次の項目を重点課題として掲げ、目的・目標を設定してさまざまな施策に取り組むとともに、定期的に見直しを行っていきます。
 - (1) 環境保全に配慮した事業活動の推進
 - (2) 地域社会との協働、コミュニケーションの強化
 - (3) 鉄道、バスの利用促進を通じた環境負荷低減

本方針に則り、当社は環境経営推進の更なる強化に取り組めます。

また、環境マネジメントシステムが有効に働くよう、本方針は南海車両工業株式会社千代田工場にも適用します。

平成25年8月19日改正

中期環境目標

2014年度を最終年度とする中期環境目標のもと、環境活動を推進しています。

2013年度の実績と2014年度の目標

| 中期環境目標 | 中期環境目標に対する具体的方策 | 2013年度の主要実施項目 | 評価 | 2014年度の主な目標 | 詳細頁 | |
|--------------------------|--|---|---|---|--|-------------------------------|
| 1. 環境保全に配慮した事業活動の推進 | グループ主要35社でCO ₂ 排出量を6%削減(約13,500t) グループ主要3社でCO ₂ 排出量8%削減(約11,600t) | ①ステンレス車両のVVVF制御化6両 鋼製車両の代替新造16両 | △ | 鋼製車両の代替新造20両 | P57 | |
| | | ②駅でのLED照明器具の導入(なんば駅、和歌山市駅、りんくうタウン駅、北野田駅ホーム、他9か所で実施) | ○ | LED照明器具の導入(尾崎駅、高野山駅他6か所) | - | |
| | | ③インバータ制御エレベーターの導入(羽倉崎駅2台、樽井駅2台) | ○ | インバータ制御エレベーターの導入 | - | |
| | | ④インバータ制御エスカレーターの導入(松ノ浜駅1台、なんば駅2台) | ○ | インバータ制御エスカレーターの導入(住吉大社2台) | - | |
| | | ⑤高効率変圧器の導入(南海線:11台、高野線7台) | ○ | 高効率変圧器の導入(高野線:2台) | - | |
| | | ⑥南海バスでエコドライブの実施、CNGバスは未導入 | △ | CNGバス2両の導入 | - | |
| | | ⑦泉佐野駅の太陽光発電 10,897kWh 泉大津駅の太陽光発電 86,962kWh | ○ | 泉佐野駅の太陽光発電 10,000kWh 泉大津駅の太陽光発電 90,000kWh | P58 | |
| | J-VER(オフセットクレジット)活用 | ○ | ⑧なんかいの森J-VERのクレジット(1,928t)を活用し南海コンサート10t、共生の森づくり活動10tをオフセット | ○ | 4か所以上のイベントでJ-VERを利用して、CO ₂ をオフセット | P61 |
| | グリーン購入の推進 | ◎ | ⑨新本社で新規購入文具はすべてグリーン購入を実施、グリーン購入比率をネット購入94%、非ネット購入80% | ◎ | グリーン購入比率をネット購入90%以上、非ネット80%以上 | P55 |
| | 騒音・振動の低減 | ○ | ⑩ロングレール更新1.2km レール削正延長5.9km | ○ | ロングレール更新1.8km レール削正延長9.1km | P59 |
| 廃棄物の削減 | ○ | ⑪OA用紙再利用などを推進、周知徹底を図り手順書順守率(OA用紙)90%達成を目標 | ○ | OA用紙再利用などの手順書順守率95%達成を目標 | - | |
| 法令の順守 | ○ | ⑫改正省エネ法等の報告対応、6月に国土交通省へ提出、7月に経済産業省へ提出 | ○ | 改正省エネ法、大阪府温暖化対策推進条例に加えPCBについても対応検討 | - | |
| 2. 地域社会との協働、コミュニケーションの強化 | 環境関連事業への参画 | ⑬「極楽橋森林整備プロジェクト」、 「竜王溪森林整備プロジェクト」の推進 | ○ | 両プロジェクトの推進を継続 | P60 | |
| | | ⑭第4回なんばエコプロジェクトの実施 | ○ | 第5回なんばエコプロジェクトの実施 | P61 | |
| | | ⑮和歌山市駅のバリアフリー化工事完了 | ○ | 羽倉崎駅他のバリアフリー化工事を完了 | P14 | |
| 環境を基本コンセプトとしたサービスの提供 | 環境を基本コンセプトとしたサービスの提供 | ⑯peachなんばきっぷ、ジェットスター・ ナンカイきっぷ等の企画きっぷの 販売促進 | ◎ | LCCと協働でより利便性の高い 企画乗車券を企画・販売し、 空港線の増収に寄与する | P14 | |
| | | ⑰minapitaエコポイントの累計ポイント 約632万円を11団体へ寄付 | ○ | minapitaエコポイントの累計ポイント 約640万円を11団体へ寄付 | P60 | |
| 3. 環境経営に係る情報発信機能の強化 | CDPへの継続対応 | ⑱CDPのディスクロージャースコアは 前年度より1点ダウン(87点) | △ | CDPのディスクロージャースコア 90点以上を目指す | - | |
| | | 社内外への情報発信、 啓発の強化 | ○ | ⑲社内イントラネットを利用してマンスリー レポートを発信 | ○ | マンスリーレポートの充実 |
| 4. 環境経営の推進体制の強化 | 環境マネジメント システムの確立 | ⑳新本社でのISO14001の認証を 継続更新 | ○ | ISO14001推進員の増加 | P55 | |
| | | 各種環境教育の実施 | ○ | ㉑新入社員研修を座学1日実習2日、 経営研修、法令研修を一日ずつ実施 | ○ | 道普請、間伐活動、沿線草刈りなど 新入社員研修の充実 |

環境マネジメントの推進

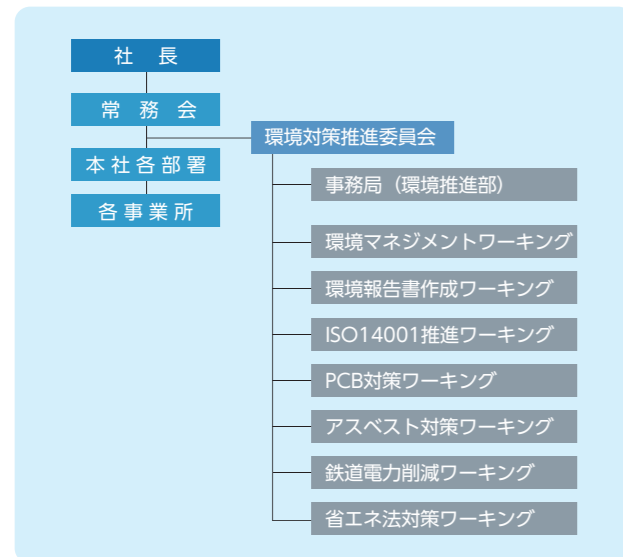
推進体制

常務取締役経営政策室長を委員長とする環境対策推進委員会を設置しています。

環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。

取り組みの対象範囲は当面、南海電鉄単体(本社、鉄道営業本部、不動産営業本部、流通営業本部)とし、将来的にはグループ各社へ展開していきます。

環境対策推進委員会の構成



環境対策推進委員会メンバー

| | | |
|------|---------|----------|
| 委員長 | 経営政策室長 | |
| 委員 | 事業戦略室長 | グループ事業室長 |
| | 総務室長 | 経理室長 |
| | 鉄道営業本部長 | 不動産営業本部長 |
| | 流通営業本部長 | |
| 事務局長 | 環境推進部長 | |

環境マネジメントシステム

本社と千代田工場の2事業所でISO14001認証を取得しています。

当社では、本社と千代田工場で、環境マネジメントシステム(ISO14001)認証を取得しています(千代田工場は南海車両工業株式会社と共同で取得)。両事業所では、2013年3月に認証を更新しました。

いずれも、環境負荷の軽減と効率性の向上を追求し、日々の業務の継続的改善に努めています。

グリーン購入の推進

環境負荷の小さい製品を優先的に購買するよう、目標を設定しています。

当社では事業活動を行うための製品購入において、できるだけ環境負荷の小さいものを優先的に購入しています。2009年度よりいわゆるグリーン購入として、「ネット購買(パソコン等からインターネットによる購入)」を通じて購入する商品(事務用品ほか)と「非ネット(資材部発注事務用品)」の2つを対象に毎年目標を設定して取り組んでいます。

四半期ごとの部門別比率通知と改善指導の成果もあって、2013年度実績は「ネット購買」が94%(目標90%)、「非ネット」が80%(目標78%)と、ともに目標を達成することができました。

EMSマンスリーレポートの発行

環境に関する統計データを集計し、省エネ意識の向上を呼びかけています。

2013年5月から社内イントラネットを使用した「EMSマンスリーレポート」を発行しています。

これは、毎月1回環境に関する統計データを集計し、全社に周知することで、日常業務の中で環境意識、コスト意識をもった省コスト、省エネルギー行動の徹底と情報の共有を促すものです。

環境教育

研修の実施

外部から講師を招くなど専門性が高い研修を行い、社員の環境に対する意識を高めています。

2013年度は課長クラスなどを対象とした環境経営研修、グループ会社を対象とした環境法令研修およびISO14001内部監査員養成研修を、外部から講師を招くなど専門性の高い研修として実施しました。

また、新入社員教育の一環としての環境研修も実施しており、2013年は、15人を対象に5月にテキストを利用した机上教育を行い、その後高野山に宿泊し、「なんかいの森」での間伐実習、熊野古道での「道普請」を実施しました。

環境社会検定(eco検定)の奨励

環境に関する知識を試すテストに挑むことで、社内の環境意識のレベルアップに努めています。

社内の環境活動や環境負荷低減への意識を高める目的で

「環境社会(eco)検定試験」(東京商工会議所主催)の受験を推奨しています。2008年度からは、合格者に対して受験料等の補助を行っています。

2013年度は、計16人が新たに合格し、通算の合格者数は、計94人となりました(2014年3月現在)。

ECOニストプログラム

環境に関する社員の関心を喚起するため新しい認定プログラムを導入しました。

当社では、2014年4月1日から、ECOニストプログラムを導入しました。ECOニストとは、高い環境意識を持って積極的、主体的に環境活動に取り組む当社の社員をさします。当社のおかれる厳しい経営環境を打開するための意識改革の必要性から、環境面からの対応策として、「沿線エリア、当社施設の魅力向上につながる環境活動の活性化を図る」「沿線活性化、環境活動に社員が主体的に参画・貢献していく企業風土を醸成する」の2つを主な目的としています。

まず、社内各部門で実施している環境活動を集約しボランティアとして参加を募ります。社外で実施される環境活動についても、自己申請により対象に加えます。年間2回以上環境活動した社員を「ECOニスト」として認定し、認定証を授与します。ただしECO検定に合格しているものは1回の環境活動で「ECOニスト」と認定します。

今後は対象活動への参加者募集やECOニスト認定者などを社内に情報発信することで会社全体でプログラムに取り組み、環境活動への参画意識を高めていきます。

地球温暖化の抑制

グループを挙げてCO₂排出量の削減

省エネ法対象3社を含むグループ35社の中期環境目標を上方修正しました。

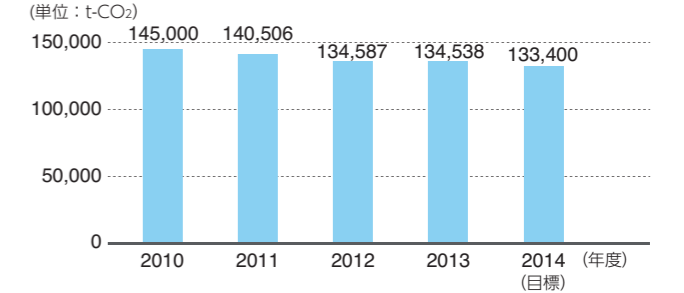
中期経営計画「凍進130計画」(2011年度～2014年度)では省エネ法の対象となっている南海電鉄、南海バス、住之江興業の3社において、2010年度のCO₂排出量実績(合計)約145,000tをもとに、2014年度にはCO₂排出量を4%削減するという目標を設定(削減量5,800t)しましたが、3年間で10,462t(2013年度の排出量は134,538t)削減することができました。また、当社を含むグループ35社でも2010年度のCO₂排出量実績(合計)約225,000tをもとに2014年度には4%*削減するという目標(削減量約9,000t)を設定し、3年間で13,592t(2013年度の排出量は211,408t)削減することができました。

なお、この35社でCO₂排出量は当社グループ全社の99%以上を占めています。

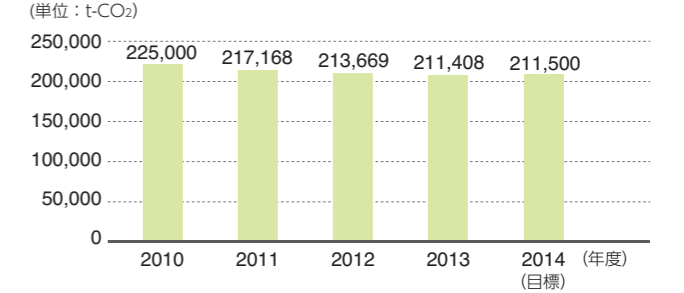
この結果を受け、いずれの目標も上方修正することとし、最終年度である2014年度の目標は、3社におけるCO₂排出量を133,400t(11,600t、8%の削減)以下、35社におけるCO₂排出量を211,500t(13,500t、6%の削減)以下とするように変更しました。

*4%削減の算出にあたっては、2010年度の概算による排出量を基準値とし、電力の排出係数(使用電力量当たりのCO₂排出量)を2010年度の0.294kg/kWhとして計算しています。したがってP63の環境負荷データの数字とは異なります。

省エネ法対象グループ3社 CO₂排出量の推移



グループ35社 CO₂排出量の推移



鉄道事業におけるエネルギー削減

鉄道をさらに環境にやさしい交通機関にするべく電力消費量の削減に取り組んでいます。

鉄道用電力の削減

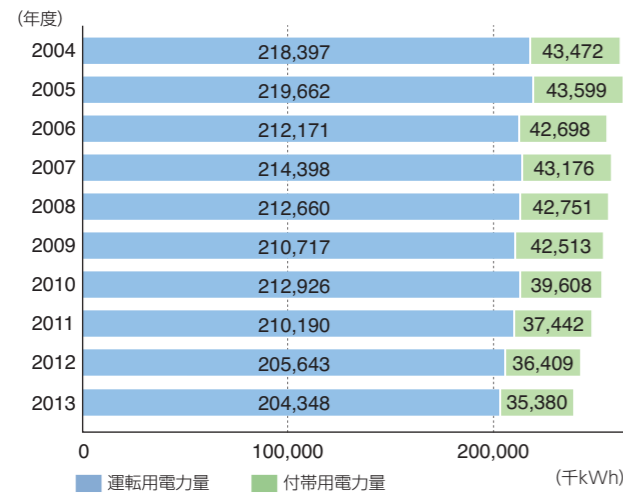
鉄道は他の交通機関と比べてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物といわれています。しかし、鉄道を運行するには大量の電力を使用する必要があり、電力を発電する過程でCO₂を発生させるため、鉄道運行も間接的にCO₂を発生することになります。原子力発電が停止し、関西では特に節電が要求されるなか、鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減と節電にも寄与すると考えられることから、当社の重要課題として取り組んでいます。

2013年度の鉄道用電力の使用量は239,728kWhで、そのうち運転用電力は204,348kWhで85.2%を占めています。また、運転用電力を排出源とするCO₂排出量は

105,035t-CO₂*となります。電力効率のよい省エネルギー(VVVF制御)車両を導入(後述)するなど、できる限り省エネに取り組んだ結果、鉄道用電力は2005年度をピークとして低減傾向にあります。

* 電力の排出係数は0.514kg/kWhで計算(2013年度)

鉄道用電力使用量の推移

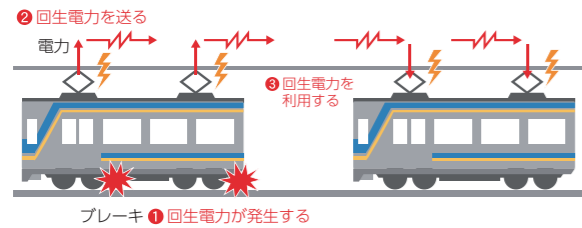


電力回生ブレーキとVVVF制御

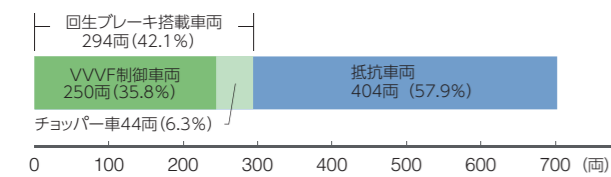
鉄道では発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキとありますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

これに対して電車がブレーキをかけた時に、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキとします。この方式であれば他の電車で、エネルギーを効率よく利用できるように、搭載車両の増加を進めています。

電力回生ブレーキの仕組み



回生ブレーキ導入率(2014年3月31日現在)



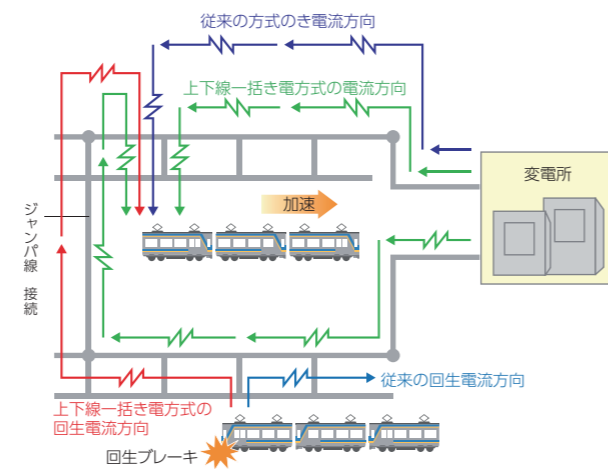
また、電車の速度を制御する際に、その時の速度や必要とする加速力(減速力)に応じて、インバータ装置を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する速度制御方式をVVVF制御方式といいます。電圧や周波数を変化させるVVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約35%削減することができます。

2014年3月31日現在、鉄道線用車両698両中294両(42.1%)が電力回生ブレーキを搭載し、250両(35.8%)がVVVF制御車両です。

上下線一括電方式の採用

回生ブレーキにより発生した電力を上下線の列車で相互利用できるように、上り線と下り線のき電線(変電所からトクリ線に供給する電力線)をジャンパ線で接続し、回生電力の効率的な利用を図っています。

上下線一括電の仕組み



カーボンオフセット型企画乗車券の発売

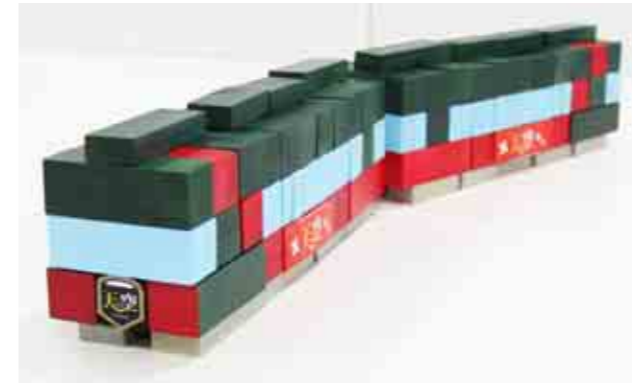
「高野山・世界遺産きっぷ」を活用して、公共交通機関の利用促進をはかっています。

当社は、公共交通機関の利用促進による環境負荷低減に取り組んでいます。

高野山が2015年4月に開創1200年を迎えることを記念して、2014年4月から2016年3月までの2年間実施する「高野山・世界遺産きっぷ～CO₂排出ゼロきっぷ～」キャンペーンでは、きっぷをご利用のお客さまが排出されるCO₂を、当社が取得した「なんかいの森クレジット」(J-VER)でオフセットし、実質ゼロとします。「高野山・世界遺産きっぷ」をご利用いただき、高野山にお越しになった場合に発生するCO₂(1人につき約3.5kg)を、「なんかいの森」森林育成によって取得

したJ-VERを活用し相殺することで、CO₂排出量を実質ゼロとしています。

さらに、今回活用するJ-VERを生み出す「なんかいの森」(奈良県十津川村、約510ha)において、施業により発生する間伐材を有効活用して制作した「天空積み木」を、抽選で毎月5名様にプレゼントしています。天空をイメージした積み木の組立図を添付しており、当選者にはとても好評です。



「天空」を模した間伐材使用の積み木

太陽光発電システムの整備

泉大津駅・泉佐野駅のホーム上屋に太陽光発電システムを設置しています。

2011年1月に南海本線泉大津駅下りホーム上屋に設置した太陽光発電システム(最大出力73.3kW)の2013年度の発電実績値は86,962kWhとなり、当初の予想を上回る結果となりました。1日当たり電力使用量の約3割を太陽光発電でまかなうことができます。

同様のシステムを泉佐野駅でも稼働しており、年間10,897kWhの発電実績を得ています。今後は、羽衣駅でも太陽光発電システムの設置を検討しています。



泉大津駅ホーム上屋の太陽光パネル

資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

水使用量の節減

水資源の保全とCO₂削減効果が期待できる無水トイレの導入を推進しています。

地球温暖化問題とともに世界的な水不足が深刻な問題となる中、水資源の保全も重要視されています。

当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄水を使用しない「男性用無水小便器」を導入しています。2007年3月に箱作駅へ試験的に設置したところ、節水効果が確認できたことから2008年以降に大量導入しました。無水小便器の導入は節水によって上下水道の使用を抑制し、ひいてはCO₂の排出を削減する効果もあります。

2013年度における運輸部の年間水道使用量は174,292m³で前年度より13,782m³減少しました。無水トイレ導入前の2007年度の運輸部の水道使用量は290,034m³であることから、その他の条件を一定と仮定して単純に比較すると、115,742m³の節水効果を生んだと考えられます。また、これによるCO₂排出量は年間約41.7tの削減効果があると推定されます(水の排出係数は、全国地球温暖化防止活動推進センター「環境家計簿用排出係数一覧」の0.36t/CO₂を採用)。

雨水の活用

雨水をトイレの洗浄水に活用するシステムを稼働しています。

南海本線泉大津駅では、2012年3月からは節水対策として、下りホーム上屋に降った雨水をろ過および滅菌処理し、旅客用トイレの洗浄水に利用するシステムを稼働しています。2013年度は、1年間で961m³の雨水を使用しました。

また、同駅には、自己発電機能付き節水型自動水栓、人の出入りに反応して自動で点消灯を行う人感センサー付きLED照明器具、無水小便器なども導入しており、環境にやさしい先進の駅づくりを進めています。



泉大津駅の無水トイレ

本社における廃棄物の3R

ゴミの分別・把握・削減によって、より清潔で循環可能な社会実現に貢献しています。

2013年に移転した新本社ビル「南海なんば第一ビル」では、紙資源・ビン・缶・ペットボトルのほか、新たに塵芥(生ゴミ)のゴミ箱を設置し、一般ゴミを細かく分別しています。これにより、各施設で集めたゴミを南海ハートフルサービスが11種類に分別し、ゴミ置き場に新たに設置した重量計で、ゴミと資源を正確に計測してデータ化しています。

今後も、廃棄物の削減に継続して取り組んでいきます。

遊園地における廃棄物の3R

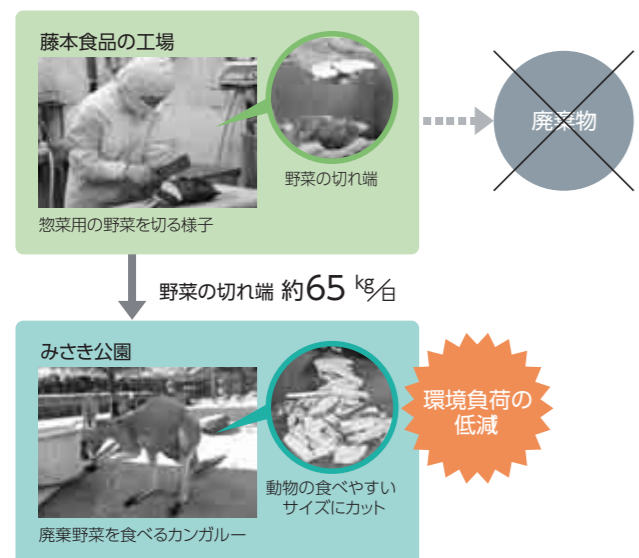
惣菜・弁当工場で発生する廃棄野菜を「みさき公園」の飼育動物の飼料に活用しています。

2012年10月より、当社が経営する「みさき公園」と藤本食品では、カット野菜や弁当などを作る過程で廃棄されてきた野菜の切れ端などを、みさき公園で飼育する動物の飼料として有効に活用しています。

惣菜・弁当製造工場では、厳しい品質管理を行うため、廃棄野菜が大量に発生します。そこで、みさき公園では藤本食品と提携し、同社の工場で生じる1日当たり約65kgの廃棄野菜を毎週3回運び入れ、動物の飼料として再利用することにしました。飼育員が動物の食べやすい大きさにカットし、カンガルーにはサツマイモやハクサイ、リクガメにはキュウリなど、それぞれに合った5種類の野菜を与えています。

商品に使えない廃棄野菜を有効資源として活用することで、1日あたり約65kg、年間で約24tの廃棄物を減量します。また年間約200万円の飼料代の削減を見込んでいます。

廃棄野菜のリサイクルの仕組み



地域環境への配慮

騒音・振動の低減

日頃のきめ細かな保守作業および改善策で、より快適な輸送を実現しています。

ロングレール化の推進

レールには継ぎ目があり、列車がこの上を走行する際に騒音や振動が発生します。ロングレールは、この継ぎ目をなくすことにより、騒音・振動の低減や線路保守作業の軽減の効果があります。

当社では、2013年度までに主要路線の南海本線、高野線において設置可能区間の約7割強にロングレールを敷設しています。総延長は単線換算で115kmになります。

また、レール削正車(保守用車)を走行させてレール頭頂面の傷や凸凹を削り、騒音・振動の低減対策を行っています。2013年度は5.9kmのレール削正を行いました。

道床作業

線路は、日々の列車の走行により少しずつ上下左右方向に変形します。この変形した箇所は、マルチプルタイタンパー(保守用車)を使ってまくらぎの下の砕石をつき固める作業を行い、正しい位置に戻して騒音・振動の低減を図っています。



マルチプルタイタンパー

分岐器の改良

車輪がレールの継ぎ目を通過するときは、騒音・振動の発生が懸念されます。当社では、随時、従来の分岐器に比べ継ぎ目を減らすなどの改良をした弾性型分岐器へ更新し、保守の軽減、騒音・振動対策に取り組んでいます。

省力化軌道の推進

当社では、2002年度の泉佐野市内、2005年度の泉大津市内の連続立体化工事にそれぞれ、まくらぎ底面と側面に弾性体を被覆した軌道構造の弾性直結軌道を採用、ならび列車の荷重分散性に優れている縦型まくらぎ(ラダーまくらぎ)を導入し、騒音・振動の低減と線路保守作業の軽減に効果を上げています。

環境保全活動

ミナピタエコポイント

電車を利用することでたまる「エコポイント」を環境保全活動に寄付しています。

当社では、お客さまが土・休日にminapita (PiTaPa) カード(南海電鉄のPiTaPaカード)を利用してなんば駅または関西空港駅で乗車もしくは降車されると、1回につき3ポイント(1ポイント=1円に換算)を「エコポイント」として蓄積する「ミナピタエコポイント」制度を2008年10月から実施しています。

2013年はポイント換算で6,318,012円となり、沿線で森林育成および生態系保全などの環境保全活動に取り組む団体へ寄付しました。また、これまでの実績として、2008年10月から2013年12月までの間で、寄付金総額は32,069,162円となっています。

「こうや花鉄道」プロジェクト

高野山への旅行をさらに魅力的なものにするためケーブルカーの沿線で植樹を実施しました。

世界遺産・高野山という目的地に加え「そこに向かう道中」においても鉄道の魅力を作り出し、高野山旅行の「楽しさ」や「期待感」を創出するため、九度山駅に「九度山真田花壇」、高野下駅に「花屏風」、下古沢駅に「花屏風」と「バラ花壇」などを設置し、高野線橋本駅から高野山駅にかけて、「こうや花鉄道」プロジェクトに取り組んでいます。

2013年度は高野山ケーブルカーの車窓から見える四季折々の花、色鮮やかな紅葉、豊かな新緑など、ケーブルカー沿いの風景が今以上の魅力的な観光スポットとなるよう、イロハモミジ、シャクナゲ、アジサイなどを植樹しました。

また、「こうや花鉄道」沿線の豊かな自然環境を守るため、極楽橋駅周辺の「極楽の森」や九度山町の「竜王溪」において、ボランティアとともに森林整備イベントを実施するなど森林の育成に取り組んでいます。

自治体とのパートナーシップ

大阪府などと「生物多様性パートナー協定」を新たに締結しました。

当社と大阪府は2009年、豊かなみどり・自然環境保全の促進に向け、沿線全体を対象とした「グリーンパートナー協定」を締結しました。以来、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのビオトープづくりなどの環境保全活動を進めています。2014年3月には新たに、大阪府、地方独立行政法

人大阪府立環境農林水産総合研究所および岬町と、「おおさか生物多様性パートナー協定」を締結しました。

これは、大阪府が生物多様性保全に率先して取り組む企業に対して、試験研究機関や市町村などと連携して支援を行うことを目的に、新たに創設した制度です。

今後は本協定の締結により、「いきいきパークみさき」内でのビオトープ保全活動を環境学習に役立てるなど、地域に貢献するより一層有益な活動を引き続き行ってまいります。

大阪府との協働

自然豊かな空間を再生する活動に取り組んでいます。

共生の森(堺市)

大阪府では堺市臨海部の産業廃棄物最終処分場である堺第7-3区(約280ha)のうち100haを「共生の森」と位置づけて整備を進めています。

当社は2008年度から森づくりのための植樹や草刈りイベントに参加しているほか、株主優待制度を活用して寄付活動にも取り組んでいます。

多奈川ビオトープ(岬町)

大阪府などが運営する「いきいきパークみさき」内には豊かな自然空間の再生を目指した多奈川ビオトープ*があり、月1回、大阪府、岬町、そして当社の社員が植栽木の手入れや池の管理、生き物観察などの環境保全活動を行っています。

2014年5月17日には森林浴ハイキングとビオトープでの自然観察イベントを開催し、303名が参加しました。当日は孝子駅をスタートして柳池や白砂峠をめぐるハイキング、多奈川ビオトープでの自然観察イベント(ネイチャービンゴや生きもの図鑑)、さらに長松自然海岸の美しい海岸線のハイキングを楽しんでいただきました。

*多奈川ビオトープ: 関西国際空港二期事業土砂採取跡地であるいきいきパークみさき内のビオトープ(生き物本来の生態系が保たれた空間)。



ビオトープ活動

「なんかいの森」活動

1975年以來のスギ・ヒノキの植林を通じて、地球環境保全を長期的に支援しています。

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの護摩壇山で、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)の山林を「なんかいの森」として保有し、1975年頃からスギ・ヒノキを植林しています。

2008年度から「なんかいの森づくり推進活動」を開催していますが、2014年5月31日には3年ぶりに当社山中会長をはじめとして社員が自ら、十津川村森林組合や奈良県南部農林振興事務所のスタッフから指導を受けながら、スギ・ヒノキの枝打ちや間伐を行いました。さらに新入社員教育の一環にも2012年度から間伐体験、道普請等を取り入れています。

2013年3月12日には、環境省のオフセット・クレジット(J-VER)の認証を受け、護摩壇山で1,928t-CO₂のクレジット認証を取得しました。

なんかいの森ウェブサイト

<http://www.nankai.co.jp/company/csr/nankainomori.html>



「なんかいの森」活動参加者

環境イベントの開催

沿線の皆さまとともに、環境をテーマとしたユニークなイベントを行っています。

なんばエコプロジェクト2014

7月25日には毎年恒例のなんば駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。5回目の開催となる今年は、南海・なんば駅周辺に拠点を置く企業、商店街など20団体が参加し打ち水セレモニーを行いました。

大阪市環境局からサーモグラフィーを借り、路面の温度を測定したところ、猛暑日の夕方ということもあって、実施前48.2℃だった温度が実施後38.4℃と10℃近い効果が測定できました。



なんば駅北側広場で実施した打ち水



打ち水の結果

親子工作教室「エコワークショップ」

7月26日、27日にヤマダ電機LABI1なんばで開催した親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」では、河内長野市の協力のもと、当社の所有林である「なんかいの森」などの間伐材を利用してコマづくりや木端を使用したエコクラフトづくりを行いました。

これも恒例となった高島屋大阪店の協力による「くぼてんき」さん(紙芝居師・気象予報士)のエコをテーマにした「紙芝居」は今年もお子さまに好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」は、マイ箸づくりを実施しました。大阪市環境局は、牛乳パックを使ったリサイクル工作づくりなどを実施したほか、親子で楽しむ自由研究、エコに関する紙芝居やクイズについてのブースも出展しました。



くぼてんきさんによる紙芝居



親子工作教室

ECOスマイル工作

当社では沿線をはじめ地域の皆さまにも、森林育成や環境保全の大切さを認識いただく機会を提供しています。環境活動を通じて笑顔の輪を広げることを目的として、環境をテーマとした各種イベントなどで「なんかいの森」の間伐材を使用した「ECOスマイル工作」を開催しています。イベント会場では工作に参加いただいたお客さまの最高のECOスマイルを撮影し、当社ウェブサイトに掲載しています。

2013年8月3日、4日のなんばエコプロジェクトを第一弾としてその後も随時、開催しています。当社の育成する森林に触れることから広がるECOスマイルを、より多くの人に伝え、エコの輪を広げていきます。

活動内容

- ①「なんかいの森」から間伐した木材(スギ・ヒノキ)を使用し、「コマ」または「コースター」づくりを体験していただきます。
 - ②イベントに参加いただいたお客さまの最高のECOスマイルを撮影し、当社ウェブサイトの特設ページに掲載します。
- ※写真掲載については、参加いただいたお客さまに撮影・掲載の承諾を得たうえで掲載しています。



ECOスマイル工作の参加者

トピックス

日立環境財団・日刊工業新聞社主催の「環境賞」をなんばパークスが受賞しました。

なんばパークスの屋上公園(パークスガーデン)は、「人、都市、自然がもっと一つになるためになんばに森をつくる」というコンセプトのもと、人と環境にやさしい、緑豊かな屋上公園を目指しています。2014年6月、このなんばパークスの屋上庭園で行っている生態系創出などの取り組みが、日立環境財団と日刊工業新聞社の共催による第41回環境賞(環境省後援)の優良賞を受賞しました。

環境賞は、1974(昭和49)年に、環境保全活動の発展と持続可能な社会の構築に寄与することを目的に創設されました。大気・水質の汚染、自然環境、地球環境などをテーマとする調査、研究、開発、実践活動などで成果を挙げた取り組みを毎年表彰しています。

なんばパークスでは、1万1500m²の広大な屋上庭園に約5300m²の緑地を整備し、2003年の開業以来、農薬を使わずに手作業で害虫駆除を行うなど、訪問客と生き物、どちらにも安全な空間を提供しています。

大林組と南海電気鉄道の研究調査チームは、都市緑化の普及に寄与するため、なんばパークスにおける緑化の効果を継続的に観測。ヒートアイランド現象の緩和効果や緑の快適性などの熱環境調査、鳥類・昆虫類の生息種の調査、全樹木のCO₂吸収量の調査などを行っています。



「環境賞」を受賞したなんばパークスでの屋上緑化の取り組み

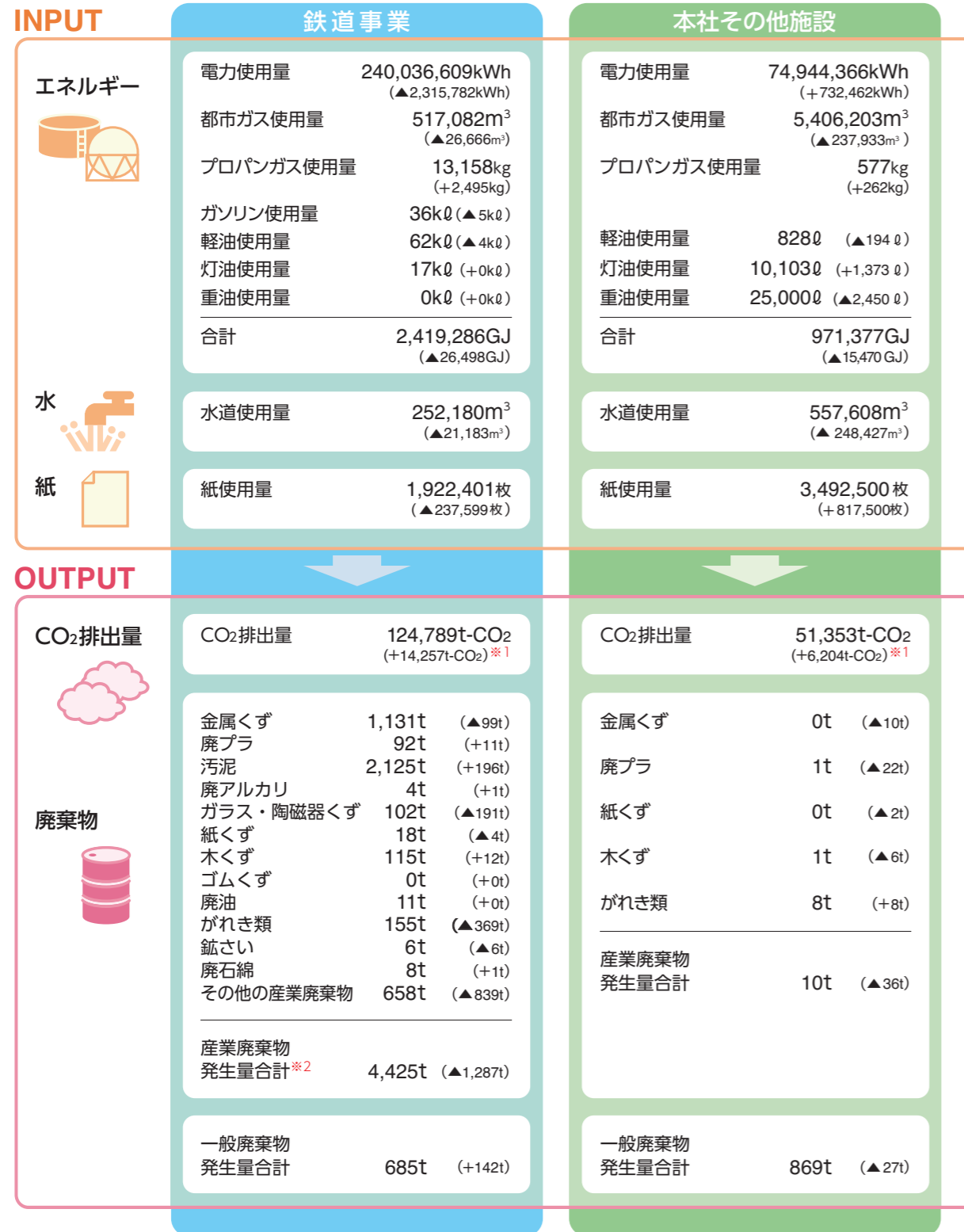


表彰式の様子

環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が2014年6月に国土交通省(近畿運輸局)、7月に経済産業省(近畿経済産業局)に提出

したエネルギー使用量を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下の通りです。



※1 省エネ法に従い当社が近畿運輸局に提出した数字です。電力の使用量に関西電力が公表している排出係数：0.514kg-CO₂/kWhを使用してCO₂排出量を算定しています。
 ※2 建設発生土など連続立体化工事で発生した廃棄物については一部除外しています。
 ()内は前年度比

環境会計

環境会計とは、事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を可能な限り定量的に測定

し伝達する仕組みです。2013年度の環境会計は以下の通りです。

環境保全コスト (単位：千円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資額 | | 費用額 | |
|------------|------------------------------------|-----------|---------|---------|---------|
| | | 2012年度 | 2013年度 | 2012年度 | 2013年度 |
| 事業エリア内コスト | | 1,209,964 | 995,288 | 299,235 | 607,231 |
| ①公害防止コスト | 大気汚染防止、水質汚濁防止、騒音・振動防止 | 138,171 | 55,881 | 102,895 | 139,240 |
| ②地球環境保全コスト | 地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止 | 1,000,627 | 880,612 | 167,743 | 337,796 |
| ③資源循環コスト | 省資源、廃棄物の減量化、リサイクル、廃棄物の処理、乗車券のリサイクル | 71,166 | 58,795 | 28,597 | 130,195 |
| 上下流コスト | グリーン購入など | - | - | - | 0 |
| 管理活動コスト | 環境教育、ISO14001関連費用 | - | - | 57,256 | 11,533 |
| 研究開発コスト | 環境保全に関する研究開発 | - | - | - | 0 |
| 社会活動コスト | 緑化、美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告など | 2,398 | - | 15,286 | 18,592 |
| 環境損傷対応コスト | | - | - | - | 0 |
| 合計 | | 1,212,362 | 995,288 | 371,777 | 637,355 |

環境保全効果

| 環境保全効果の分類 | 指標の分類 | ① 前期(基準期間) | ② 当期 | (①-②) 基準期間との差 | |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-----------|---------------|---------|
| 事業活動に投入する資源に関する環境保全効果 | 総エネルギー投入量(GJ) | 3,432,631 | 3,390,663 | 41,968 | |
| | 内訳 | 電気(GJ) | 3,147,665 | 3,140,360 | 7,305 |
| | | ガス(GJ) | 279,012 | 244,137 | 34,876 |
| | | 燃料(GJ) | 5,954 | 6,166 | ▲212 |
| | 水道使用量(m³) | 1,079,398 | 809,788 | 269,610 | |
| | OA用紙使用量(枚) | 4,834,864 | 5,414,901 | ▲580,037 | |
| 事業活動から排出される環境負荷・廃棄物に関する環境保全効果 | 温室効果ガス排出量(t-CO ₂) | 155,681 | 176,142 | ▲20,461 | |
| | 内訳 | 電気(t-CO ₂) | 142,454 | 161,900 | ▲19,446 |
| | | その他(t-CO ₂) | 13,227 | 14,242 | ▲1,015 |
| | 一般産業廃棄物(t) | 7,197 | 5,989 | 1,208 | |

環境保全対策に伴う経済効果 (単位：千円)

| 効果の内容 | 金額 |
|--------------------|---------|
| 収益 | 39,023 |
| 費用節減 | 222,813 |
| 省エネルギーによるエネルギー費の節減 | 222,813 |
| リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減 | 21,328 |
| 経済効果の合計 | 283,164 |

指標 (KPI)

| | 2012年度 | 2013年度 |
|--|--------|--------|
| 1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量 (kg-CO ₂) | 1.14 | 1.29 |
| 営業収益に対するCO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /百万円) | 1.75 | 1.94 |

集計範囲は南海電鉄単体のみです。
 ● 集計期間は2013年4月1日～2014年3月31日です。
 ● 環境省「環境会計ガイドライン2007年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。
 ● 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。
 ● 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。
 ● 環境保全対策に伴う経済効果のうち経費削減のエネルギー費の節減は、環境保全効果があったエネルギーのうち、それぞれエネルギー費が節減された費用のみ算定しました。
 ● 温室効果ガス排出量については、2013年度は電気の排出係数を0.514kg-CO₂/kWhとしました。
 ※ 2011年度より電気のエネルギー換算係数を変更しました。(3.6MJ/kWh→9.97MJ/kWh)

連結財務諸表

連結貸借対照表

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 平成25年3月31日 | 当連結会計年度 平成26年3月31日 | | 前連結会計年度 平成25年3月31日 | 当連結会計年度 平成26年3月31日 |
|---------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| (資産の部) | | | (負債の部) | | |
| 流動資産 | | | 流動負債 | | |
| 現金及び預金 | 18,705 | 17,632 | 支払手形及び買掛金 | 19,848 | 19,322 |
| 受取手形及び売掛金 | 17,560 | 24,036 | 短期借入金 | 114,169 | 119,162 |
| 商品及び製品 | 27,177 | 24,279 | 1年以内償還社債 | 10,000 | 25,000 |
| 仕掛品 | 850 | 363 | 未払法人税等 | 3,365 | 2,946 |
| 原材料及び貯蔵品 | 2,144 | 2,257 | 賞与引当金 | 2,066 | 2,093 |
| 繰延税金資産 | 2,321 | 2,359 | その他 | 45,184 | 52,386 |
| その他 | 18,506 | 9,592 | 流動負債合計 | 194,634 | 220,910 |
| 貸倒引当金 | △95 | △115 | 固定負債 | | |
| 流動資産合計 | 87,171 | 80,406 | 社債 | 85,000 | 60,000 |
| 固定資産 | | | 長期借入金 | 260,530 | 248,604 |
| 有形固定資産 | | | 繰延税金負債 | 33,754 | 36,555 |
| 建物及び構築物(純額) | 325,360 | 320,547 | 再評価に係る繰延税金負債 | 23,957 | 23,904 |
| 機械装置及び運搬具(純額) | 17,126 | 16,266 | 建替関連損失引当金 | 1,081 | 1,232 |
| 土地 | 293,914 | 294,159 | 退職給付引当金 | 13,390 | — |
| 建設仮勘定 | 25,051 | 32,950 | 退職給付に係る負債 | — | 13,357 |
| その他(純額) | 2,956 | 3,730 | その他 | 26,064 | 25,065 |
| 有形固定資産合計 | 664,409 | 667,654 | 固定負債合計 | 443,779 | 408,721 |
| 無形固定資産 | 2,648 | 2,868 | 負債合計 | 638,413 | 629,631 |
| 投資その他の資産 | | | (純資産の部) | | |
| 投資有価証券 | 20,857 | 22,781 | 株主資本 | | |
| 長期貸付金 | 108 | 113 | 資本金 | 63,739 | 63,739 |
| 退職給付に係る資産 | — | 1,526 | 資本剰余金 | 18,471 | 18,471 |
| 繰延税金資産 | 2,497 | 2,455 | 利益剰余金 | 27,313 | 34,021 |
| その他 | 6,309 | 6,392 | 自己株式 | △1,325 | △1,377 |
| 貸倒引当金 | △2,412 | △2,527 | 株主資本合計 | 108,197 | 114,854 |
| 投資その他の資産合計 | 27,360 | 30,741 | その他の包括利益累計額 | | |
| 固定資産合計 | 694,418 | 701,265 | その他有価証券評価差額金 | 3,967 | 4,759 |
| 資産合計 | 781,589 | 781,671 | 繰延ヘッジ損益 | △0 | 0 |
| | | | 土地再評価差額金 | 28,234 | 28,521 |
| | | | 退職給付に係る調整累計額 | — | 875 |
| | | | その他の包括利益累計額合計 | 32,200 | 34,155 |
| | | | 少数株主持分 | 2,777 | 3,029 |
| | | | 純資産合計 | 143,176 | 152,039 |
| | | | 負債純資産合計 | 781,589 | 781,671 |

連結損益計算書

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (自平成24年4月1日 至平成25年3月31日) | 当連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日) |
|-----------------------|--|--|
| 営業収益 | 184,412 | 197,495 |
| 営業費 | | |
| 運輸業等営業費及び売上原価 | 156,485 | 167,922 |
| 販売費及び一般管理費 | 5,952 | 6,510 |
| 営業費合計 | 162,438 | 174,433 |
| 営業利益 | 21,973 | 23,062 |
| 営業外収益 | | |
| 受取利息 | 35 | 21 |
| 受取配当金 | 478 | 499 |
| 固定資産売却益 | 78 | 145 |
| 負ののれん償却額 | 223 | — |
| 雑収入 | 762 | 478 |
| 営業外収益合計 | 1,578 | 1,145 |
| 営業外費用 | | |
| 支払利息 | 7,489 | 6,849 |
| 雑支出 | 587 | 459 |
| 営業外費用合計 | 8,077 | 7,308 |
| 経常利益 | 15,474 | 16,899 |
| 特別利益 | | |
| 工事負担金等受入額 | 13,423 | 1,161 |
| 固定資産売却益 | 270 | — |
| その他 | 1,550 | 330 |
| 特別利益合計 | 15,244 | 1,491 |
| 特別損失 | | |
| 工事負担金等圧縮額 | 13,327 | 1,134 |
| 固定資産除却損 | 98 | 526 |
| 減損損失 | 4,583 | 201 |
| 貸倒引当金繰入額 | 200 | 135 |
| 固定資産売却損 | 272 | — |
| その他 | 358 | 375 |
| 特別損失合計 | 18,842 | 2,373 |
| 税金等調整前当期純利益 | 11,877 | 16,016 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 3,753 | 4,623 |
| 法人税等調整額 | 335 | 1,556 |
| 法人税等合計 | 4,089 | 6,180 |
| 少数株主損益調整前当期純利益 | 7,787 | 9,836 |
| 少数株主利益 | 269 | 220 |
| 当期純利益 | 7,518 | 9,615 |

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (自平成24年4月1日 至平成25年3月31日) | 当連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日) |
|-----------------------|--|--|
| 少数株主損益調整前当期純利益 | 7,787 | 9,836 |
| その他の包括利益 | | |
| その他有価証券評価差額金 | 2,420 | 813 |
| 繰延ヘッジ損益 | △0 | 0 |
| 土地再評価差額金 | — | △6 |
| その他の包括利益合計 | 2,420 | 808 |
| 包括利益 | 10,207 | 10,644 |
| (内訳) | | |
| 親会社株主に係る包括利益 | 9,905 | 10,401 |
| 少数株主に係る包括利益 | 301 | 242 |

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成24年4月1日 至平成25年3月31日)

(単位:百万円)

| | 株主資本 | | | | | 株主資本合計 |
|---------------------|------------------|-------------|--------------|-------------------|--------|---------|
| | 資本金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | 自己株式 | | |
| 当期首残高 | 63,739 | 18,471 | 23,401 | △1,304 | | 104,307 |
| 当期変動額 | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | △2,613 | | | △2,613 |
| 当期純利益 | | | 7,518 | | | 7,518 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | △993 | | | △993 |
| 自己株式の取得 | | | | △22 | | △22 |
| 自己株式の処分 | | 0 | | 1 | | 1 |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | | | | | | |
| 当期変動額合計 | — | 0 | 3,911 | △21 | | 3,890 |
| 当期末残高 | 63,739 | 18,471 | 27,313 | △1,325 | | 108,197 |
| | その他の包括利益累計額 | | | | | |
| | その他有価証券 評価差額金 | 繰延ヘッジ 損益 | 土地再評価 差額金 | その他の包括利益 累計額合計 | 少数株主持分 | 純資産合計 |
| 当期首残高 | 1,579 | — | 27,240 | 28,819 | 2,474 | 135,602 |
| 当期変動額 | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | | | | △2,613 |
| 当期純利益 | | | | | | 7,518 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | | | | △993 |
| 自己株式の取得 | | | | | | △22 |
| 自己株式の処分 | | | | | | 1 |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | 2,388 | △0 | 993 | 3,380 | 302 | 3,683 |
| 当期変動額合計 | 2,388 | △0 | 993 | 3,380 | 302 | 7,574 |
| 当期末残高 | 3,967 | △0 | 28,234 | 32,200 | 2,777 | 143,176 |

当連結会計年度(自平成25年4月1日 至平成26年3月31日)

(単位:百万円)

| | 株主資本 | | | | | 株主資本合計 | |
|---------------------|------------------|-------------|--------------|------------------|-------------------|------------|---------|
| | 資本金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | 自己株式 | | | |
| 当期首残高 | 63,739 | 18,471 | 27,313 | △1,325 | | 108,197 | |
| 当期変動額 | | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | △2,613 | | | △2,613 | |
| 当期純利益 | | | 9,615 | | | 9,615 | |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | △293 | | | △293 | |
| 自己株式の取得 | | | | △54 | | △54 | |
| 自己株式の処分 | | 0 | | 2 | | 3 | |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | | | | | | | |
| 当期変動額合計 | — | 0 | 6,708 | △51 | | 6,656 | |
| 当期末残高 | 63,739 | 18,471 | 34,021 | △1,377 | | 114,854 | |
| | その他の包括利益累計額 | | | | | | |
| | その他有価証券 評価差額金 | 繰延ヘッジ 損益 | 土地再評価 差額金 | 退職給付に係る 調整累計額 | その他の包括利益 累計額合計 | 少数株主 持分 | 純資産合計 |
| 当期首残高 | 3,967 | △0 | 28,234 | — | 32,200 | 2,777 | 143,176 |
| 当期変動額 | | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | | | | | △2,613 |
| 当期純利益 | | | | | | | 9,615 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | | | | | △293 |
| 自己株式の取得 | | | | | | | △54 |
| 自己株式の処分 | | | | | | | 3 |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | 792 | 0 | 286 | 875 | 1,955 | 251 | 2,206 |
| 当期変動額合計 | 792 | 0 | 286 | 875 | 1,955 | 251 | 8,863 |
| 当期末残高 | 4,759 | 0 | 28,521 | 875 | 34,155 | 3,029 | 152,039 |

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (自平成24年4月1日 至平成25年3月31日) | 当連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日) |
|--------------------------|--|--|
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | | |
| 税金等調整前当期純利益 | 11,877 | 16,016 |
| 減価償却費 | 20,428 | 20,540 |
| 減損損失 | 4,583 | 201 |
| のれん償却額 | — | 29 |
| 負ののれん償却額 | △223 | — |
| 賞与引当金の増減額(△は減少) | 11 | 21 |
| 建替関連損失引当金の増減額(△は減少) | △25 | 151 |
| 退職給付引当金の増減額(△は減少) | △130 | △13,398 |
| 退職給付に係る負債の増減額(△は減少) | — | 13,347 |
| 貸倒引当金の増減額(△は減少) | △939 | 118 |
| 受取利息及び受取配当金 | △513 | △521 |
| 支払利息 | 7,489 | 6,849 |
| 持分法による投資損益(△は益) | 17 | 12 |
| 投資有価証券売却損益(△は益) | △163 | 3 |
| 投資有価証券評価損益(△は益) | 22 | — |
| 固定資産売却損益(△は益) | △73 | △28 |
| 固定資産除却損 | 689 | 830 |
| 工事負担金等圧縮額 | 13,327 | 1,134 |
| 工事負担金等受入額 | △13,423 | △1,161 |
| 特別退職金 | 9 | — |
| 売上債権の増減額(△は増加) | △374 | △7,081 |
| たな卸資産の増減額(△は増加) | 2,852 | 1,442 |
| 仕入債務の増減額(△は減少) | △683 | 684 |
| たな卸資産評価損 | 1,677 | 1,300 |
| 未払消費税等の増減額(△は減少) | △21 | 236 |
| その他 | △966 | △1,492 |
| 小計 | 45,449 | 39,235 |
| 利息及び配当金の受取額 | 518 | 523 |
| 利息の支払額 | △7,545 | △7,107 |
| 法人税等の支払額 | △1,080 | △5,193 |
| 特別退職金の支払額 | △9 | — |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 37,332 | 27,459 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | | |
| 固定資産の取得による支出 | △26,017 | △22,724 |
| 固定資産の売却による収入 | 916 | 591 |
| 工事負担金等受入による収入 | 6,310 | 6,122 |
| 投資有価証券の取得による支出 | △50 | △521 |
| 投資有価証券の売却による収入 | 292 | 2 |
| 子会社株式の取得による支出 | △0 | — |
| 連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出 | — | △1,156 |
| 連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による収入 | — | 56 |
| 短期貸付金の増減額(△は増加) | 11 | 5 |
| 長期貸付けによる支出 | △8 | △6 |
| 長期貸付金の回収による収入 | 9 | 8 |
| 敷金及び保証金の回収による収入 | 3,077 | — |
| その他 | △261 | △55 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | △15,719 | △17,675 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | | |
| 短期借入金の純増減額(△は減少) | △4,306 | 11,594 |
| 長期借入れによる収入 | 35,700 | 45,314 |
| 長期借入金の返済による支出 | △42,040 | △63,841 |
| 社債の発行による収入 | 19,879 | — |
| 社債の償還による支出 | △20,000 | △10,000 |
| 配当金の支払額 | △2,614 | △2,600 |
| その他 | △211 | △245 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | △13,592 | △19,779 |
| 現金及び現金同等物の増減額(△は減少) | 8,020 | △9,996 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 18,935 | 26,955 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 26,955 | 16,959 |



大和総研 調査本部 主席研究員
河口 真理子

1986年一橋大学大学院修士課程修了、同年大和証券入社。大和証券グループ本社CSR室長・広報部CSR担当部長などを経て、2012年4月より現職。担当分野はCSR全般、ソーシャルビジネス、エシカル消費、社会的責任投資(SRI)。主な外部委員等として、NPO法人・社会的責任投資フォーラム共同代表理事。アナリスト協会検定会員、サステナビリティ日本フォーラム評議委員、東京都環境審議会委員など。主な著書に、「SRI 社会的責任投資入門」日本経済新聞社(共著)、「CSR 企業価値をどう高めるか」日本経済新聞社(共著)など。

南海電鉄のCSR報告書に意見を述べさせていただいて今回で4回目になりますが、毎回社長対談が楽しみです。対談相手は毎回南海電鉄の沿線のステークホルダーですが、今回は来年開創1200年を迎える高野山の宗務総長との対談です。

対談では、今日的な高野山の社会的・宗教的な価値を、観光資源としてうまく活用されているお話が中心となっています。ただし、高野山の魅力は今日的な経済価値としてだけでなく、1200年の長きにわたり日本人の精神の一つのよりどころとして発展し、今や世界中の多くの人を魅了する場となっていることだと思います。そのサステナブルな価値は、高野山が長い年月かけて築き上げた宗教的価値観と、自然と共生するサステナブルな山の暮らしにあるのではないのでしょうか。

だとしたら、高野山と沿線のコミュニティを事業基盤とする南海電鉄ならではのCSRとは、この高野山の知恵をコミュニティと世界に伝え、またそのサステナブルな教えを自身の事業に組み込み、活かしていくことではないのでしょうか?是非、この対談のエッセンスを事業活動に浸透させていただきたいと思います。

次に、南海電鉄の報告書の特徴としては安全についての充実した記述があげられます。地震や大雨洪水、強風などの対策について、具体的な対応と、予防策などについて詳細に記述があるのは、乗客として心強いことです。

ただし、温暖化にともなう気候変動激化の影響が、最近の自然災害は短時間集中豪雨や強風、竜巻、突風など、過去に前例を見ないレベルに大型化・激化しています。欧米やアジア各国では一連の異常気象を単発の現象とするのではなく、すでに起きている地球温暖化による気候変動に起因すると捉え、異常気象がもたらす大災害のリスクにいかに対処するかという、「気候変動への適応戦略」を構築する企業が増えていきます。

一方日本では、地球温暖化対策では省エネによるCO₂削減が中心になっています。報告書にもさまざまな省エネの取り組み、カーボンオフセット企画商品などの取り組みが報告されています。温暖化を激化させないためにも必須の取り組みではありますが、これに加えて、今や起きている気候変動への適応策の策定が急務です。報告書では安全対策として強風や異常気象による事故について安全の分野での取り組みが記載され

ており、従来の気候を前提とした安全対策はきちんととられていることがうかがえます。しかし、繰り返しになりますが、近年従来の想定を超える自然災害が日本のあちこちに被害をもたらすようになり、気象庁が警報の際「ただちに命を守る行動を」と注意喚起するなど、乗客の生命や安全な運行の継続などにまで影響を及ぼすリスクも高まっています。各現場の自然災害に対する安全対策を、全社横断的な「気候変動への適応戦略」と括りなおし、全社的に気象情報や防災ノウハウの共有化、気候変動リスクへの現場の意識啓発、防災への備えの充実など、今後対策の強化とレベルアップが必要ではないでしょうか。

次に、アベノミクスの政策課題でもある女性活躍については、指導的地位の女性は3%程度との記載があります。鉄道業という女性が少ない業種特性もあるとは思いますが、意外に運転は女性に向いているという話もあります。九州の主要なバス会社では女性のバス運転手を積極的に雇用しているそうです。バス運転手を希望する女性はもともとバスが大好きでモチベーションが高いこと、ソフトな女性の対応は高齢者や子どもなどバスの重要な顧客層の評判も良いそうです。お年寄りや子ども、障がいを持つ方などを含めてさまざまな地域の人たちとの接点が多い事業だからこそ、女性の果たす役割は大きいのではないのでしょうか。

さらにCSR活動の柱の一つである沿線の地域コミュニティとの連携を考える上でも地域活性化で中心的役割を果たす女性たちとの連携とコミュニケーションは重要です。従来の常識や慣例にとらわれず、全社的な人材戦略として女性活躍支援に取り組んでいただきたいと思います。

なお、今後に期待したい課題として感じることは、個別のCSRのテーマごとに様々な活動が行われていることは読み取れますが、残念なことに環境以外の項目では長期的戦略やストーリーが見えません。全社的な経営戦略の一環としてCSRを位置づける統合報告がこれからの企業開示として注目されてきています。冒頭にも触れましたが、高野山開祖の空海の教えなど、普遍性のある哲学をバックボーンとし、ここに触れられているCSRの諸活動を、経営戦略として再整理し、長期的なビジョンを提示されてはどうか?



南海電気鉄道株式会社
常務取締役 経営政策室長
高木 俊之

本年度は、名前こそCSR報告書と従来と同じですが統合報告書への移行も検討しながら、財務・非財務ハイライトや事業別の概況などを新たに追加しました。この変更は、国際統合報告評議会(IIRC)が昨年12月に公表した「国際統合報告フレームワーク」に対応したものです。私たちは、このフレームワークの公表をステークホルダーからの要請、社会からの期待と受け止め、将来のあるべき姿を視野におきました。とはいうものの、当社の統合報告書への取り組みは、まだ緒に就いたばかりです。また、当社グループは次期中期経営計画を現在作成中ではございますが、先生のご指摘を活かし、CSRの活動と

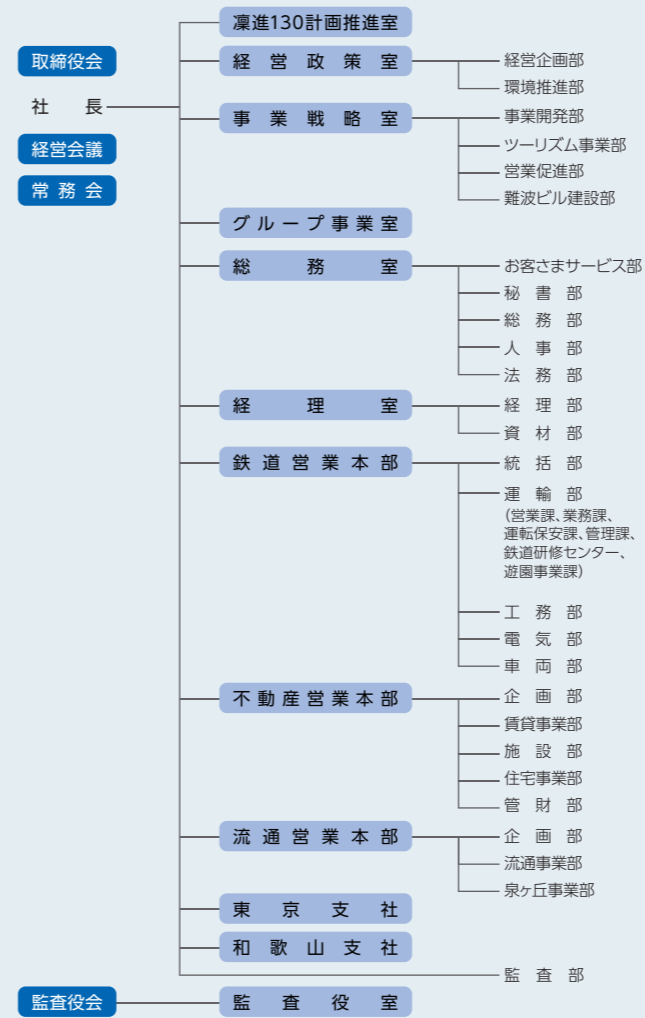
経営戦略の整合を図って参りたいと考えております。

さて、河口先生には本年度も専門家として広い視野から様々なご意見を頂きました。ご評価を頂いた対談ですが、今年度は開創1200年を来年に控える高野山をテーマといたしました。先生のおっしゃるとおり高野山の1200年の知恵は計り知れないものでございます。高野山金剛峯寺との良好な関係を発展させると同時に、持続可能な社会を築く上でサステナブルな教えを自身の事業に組み込み、経営に活かしていきたいと思っております。

また、今後に向けた取り組みとして、「1.各現場の自然災害に対する安全対策を、全社横断的な「気候変動への適応戦略」と括りなおすこと」と「2.女性を含めた多様な人材の活用」の2つの課題を頂きました。これらはいずれも重点かつ中期にわたって取り組むべき課題と考えております。さらに、現在、鉄道現場で車掌や運転士として多くの女性が勤務し活躍しておりますが、キャリア的な面から、残念ながら監督者や管理職はまだ少ないものとなっています。河口先生からのご提案を受けて、現在の取り組み課題を再確認し、企業としての社会的責任を果たして参りたいと考えています。

組織図

コーポレート・ガバナンス体系図、役員一覧については、p19組織統治をご覧ください。



グループ会社

連結対象会社のみ、2014年3月31日現在

- 運輸業 (軌道事業) 阪堺電気軌道(株) (バス事業) 南海バス(株) / 和歌山バス(株) / 南海りんかんバス(株) / 関西空港交通(株) / 御坊南海バス(株) / 熊野交通(株) / 徳島バス(株) / サザンエアポート交通(株) / 和歌山バス那賀(株) / 南海ウイングバス金岡(株) / 南海ウイングバス南部(株) / 四国交通(株) / 徳島バス阿南(株) / 徳島バス南部(株) (海運業) 南海フェリー(株) (貨物運送業) (株) 南海エクスプレス / サザントランスポートサービス(株) (車両整備業) 南海車両工業(株)
- 不動産業 (不動産販売業) 南海不動産(株) (不動産仲介業) 南海リハウス(株)*
- 流通業 (駅ビジネス) 南海商事(株) / 南海フードシステム(株) / 南海エフディサービス(株) (物品販売業) (株) 新南海ストア* (その他) (株) アピック / 南海リテールプランニング(株) / 南海フェリー商事(株)
- レジャー・サービス業 (遊園事業) 南海アミューズメント(株) (旅行業) (株) 南海国際旅行 / (株) 徳バス観光サービス / (株) 日本エコプランニングサービス (ホテル・旅館業) (株) 中の島 (ボートレース施設賃貸業) 住之江興業(株) (ビル管理メンテナンス業) 南海ビルサービス(株) / (株) 南海ハートフルサービス / インターホリデイ(株) / (株) クラカタ商事 / 太陽ビルサービス(株) (印刷業) 南海印刷(株) (広告代理業) (株) アド南海 (その他) 南海ゴルフマネジメント(株) / 南海橋本観光開発(株) / (株) 南海大阪ゴルフクラブ / 熊交商事(株) / (株) ANR / (株) グリーフサポート / 住興商事(株) / (株) スミノエマリンシステム / 南海保険サービス(株) / 南海ライフソリューション(株)
- 建設業 南海辰村建設(株) / (株) 日電商会 / 南海建設興業(株) / 南海電設(株) / 日本ケーモー工事(株) / (株) 京阪電気商会
- その他の事業 南海マネジメントサービス(株) / (株) シーエス・インスペクター

* 持分法適用関連会社



● このレポートに関するお問い合わせ先

南海電気鉄道株式会社 環境推進部
(環境対策推進委員会 事務局)

〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号

TEL : 06-6631-6300

FAX : 06-6632-6257

URL : <http://www.nankai.co.jp/>



南海電鉄グループでは、環境活動に今後更に積極的に取り組んでいくために、エコスローガンとマークを制定しています。自然環境や地域社会との共生を象徴するミドリノ葉を運転士と車両として擬人化し、お客さまといっしょに走りつづける姿をイメージしました。